

## DCXLVI. SEDUTA

MARTEDÌ 3 LUGLIO 1951

Presidenza del Presidente DE NICOLA

## INDICE

Congedi . . . . . Pag. 25351

## Disegni di legge:

(Presentazione) . . . . . 25351

(Trasmissione) . . . . . 25351

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558) (Seguito della discussione):

TOMMASINI . . . . . 25352

CERMIGNANI . . . . . 25364

DI ROCCO . . . . . 25370

GAVINA . . . . . 25372

MACRELLI . . . . . 25374

PRIOLO . . . . . 25379

BRASCHI . . . . . 25383

BUIZZA . . . . . 25383

## Interpellanza (Annunzio):

LUCIFERO . . . . . 25385

PRESIDENTE . . . . . 25385

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti* . . . . . 25385

## Interrogazioni:

(Annunzio) . . . . . 25385

(Annunzio di risposte scritte) . . . . . 25351

## Per la morte dell'ammiraglio Luigi Rizzo:

LUCIFERO . . . . . 25350

GASPAROTTO . . . . . 25350

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti* . . . . . 25350

PRESIDENTE . . . . . 25351

## Sull'ordine dei lavori:

SALOMONE . . . . . Pag. 25386

RIZZO Giambattista . . . . . 25386

LUCIFERO . . . . . 25386

OGGIANO . . . . . 25386

PRESIDENTE . . . . . 25386, 25387

GALLETTO . . . . . 25386, 25387

GIUA . . . . . 25387

BOSCO . . . . . 25387

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti* . . . . . 25387

## ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte scritte ad interrogazioni:

CERMIGNANI . . . . . 25393

PACCIARDI, *Ministro della difesa* . . . . . 25393,

25394, 25398, 25399

DONATI . . . . . 25393, 25394

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti* . . . . . 25393, 25397

GASPAROTTO . . . . . 25394

COTELLESA, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica* . . . . . 25395

LONGONI . . . . . 25395

VANONI, *Ministro delle finanze* . . . . . 25395

MASTINO (OGGIANO) . . . . . 25395

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste* . . . . . 25396

MENGHI . . . . . 25396

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* . . . . . 25396

MUSOLINO . . . . . 25396, 25397

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 25397

PAGE . . . . . 25398

PISCITELLI . . . . . 25399

ROLFI (ALLEGATO, TAMBURRANO, LANZETTA) . . . . . 25400

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . . . . 25400

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

La seduta è aperta alle ore 16.

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

**Per la morte dell'ammiraglio Luigi Rizzo.**

LUCIFERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la consuetudine parlamentare vorrebbe che la commemorazione in questa Aula fosse riservata ai rappresentanti della Nazione; ma nel chiedere al nostro Presidente la facoltà di ricordare la memoria di Luigi Rizzo, io ritengo di non uscire affatto da questa consuetudine, perchè non vi è maggior rappresentante della Nazione dell'eroe, il quale, nei momenti supremi della vita della Patria, compendia nella sua audacia, nel suo spirito di sacrificio, nella sua dedizione al Paese le qualità più nobili di una stirpe; e indubbiamente, da questo punto di vista, Luigi Rizzo è stato un esempio altissimo, perchè in lui l'eroismo non si esaurì in un episodio, ma fu fenomeno di continuità di una vita, dalle prime azioni belliche all'affondamento della *Wien*, dalla difesa della linea del Piave con i mezzi leggeri della Marina alla epopea finale dell'affondamento della *Santo Stefano*; per tutto il periodo che durò la guerra questo figlio di marinai, che dalla marina mercantile per capacità e valore era passato nella marina militare, e nella marina militare per capacità e valore raggiunse le più alte distinzioni e i gradi più alti, fu la sintesi di quello che il popolo italiano può valere e sa valere quando combatte per la difesa più sacra dei suoi interessi e dei suoi ideali. Ed è bene che questa virtù e questa nobiltà siano ricordate oggi perchè, non noi che non ne abbiamo mai dubitato, ma qualcuno che, a seconda della convenienza ci è alleato o nemico, si ricordi di che cosa è capace il soldato italiano e — permettete ad un marinaio di dirlo — di che cosa è capace il marinaio italiano.

Quindi, ricordando in quest'Aula la figura dell'ammiraglio Luigi Rizzo, io sento di ricordare fra i rappresentanti della Nazione la figura di un rappresentante nobilissimo di essa.

Nè credo vada dimenticato un altro aspetto, che suona come ammonimento per noi. In quest'epoca in cui non si parla che di collettivismo di interessi o di classi o di categorie, è bene ricordare ed onorare coloro che al di sopra di ogni altra opinione misero il vero, l'unico, il fondamentale collettivismo, il collettivismo della Nazione e della Patr'a.

Come italiano e come marinaio, sorvolando sulle amarezze, sulle ingratitudini, sulle persecuzioni e sulle miserie che colpirono questo eroe nei momenti tragici in cui la faziosità si sostituì alla coscienza nazionale nel nostro Paese — faziosità che non è ancora finita di fronte ad una coscienza nazionale che risorge — permettetemi di ricordare come altro ammonimento alle nostre coscienze e altro richiamo al nostro risveglio, che, mentre su di un affusto di cannone la salma di Luigi Rizzo partiva per Milazzo, l'*Eugenio di Savoia* si affrettava a salpare dai nostri porti per essere consegnato ai nemici di ieri che pretendono di essere gli amici di oggi.

Io credo che il Senato interpreterà degnamente la sua funzione nel Paese inviando alla città di Milazzo e ai familiari di Luigi Rizzo l'espressione della sua solidarietà, che è solidarietà di tutta l'Italia. (*Applausi*).

GASPAROTTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPAROTTO. Poichè ho l'onore, con Vittorio Emanuele Orlando, di rappresentare in linea morale la grande famiglia dei combattenti e dei reduci italiani, non posso che associarmi alle nobili parole del collega Lucifero e recare alla memoria del grande scomparso il saluto dei suoi compagni d'arme della guerra gloriosa del 1915-18, insieme con tutti i combattenti delle guerre successive. Il soldato italiano, specie il combattente di terra, il giorno che gli venne la notizia della gesta gloriosa compiuta sul mare dal comandante Rizzo, ne ha tratto un'immensa ragione di conforto, perchè sapeva che la gesta epica sarebbe rimasta, come resta, nella storia del Paese, documento ed esaltazione del valore italiano.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo si associa cordialmente alle nobili parole

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

pronunciate dall'onorevole Lucifero e dall'onorevole Gasparotto. Chi ha vissuto le vicende gloriose della guerra 1915-18 ha vivo il ricordo di Luigi Rizzo e delle sue gesta leggendarie consacrate dal Poeta a memoria degli Italiani. Noi sentiamo che in questo momento la memoria di Luigi Rizzo deve essere di esempio e di incitamento a tutti gli italiani. Gli eroismi non sono vani quando consacrano alla storia le virtù di una razza: ecco perchè noi confidiamo ed auguriamo che intorno alla bara di Luigi Rizzo, intorno alle glorie della nostra Patria si soppiscano i contrasti e le lotte delle fazioni e tutti ci si ritrovi italiani nella Patria italiana. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Sicuro interprete del sentimento unanime del Senato, mi associo alle commosse parole pronunciate dal senatore Lucifero e dal senatore Gasparotto per ricordare Luigi Rizzo, il quale, con l'ardire del suo eroismo e con l'ardore del suo patriottismo scrisse una pagina d'oro nella storia gloriosa della Marina italiana.

Inverò le condoglianze del Senato a Milazzo, città natale, ed alla famiglia dell'Estinto.

#### **Congedi.**

**PRESIDENTE.** Hanno chiesto congedo i senatori: Alberti Antonio per giorni 15, Bastianetto per giorni 8, Caso per giorni 4, Marconcini per giorni 8 e Farioli per giorni 4.

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

#### **Trasmissione di disegni di legge.**

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

« Concessione di un contributo straordinario di lire 4.000.000 alla Casa militare per i veterani delle guerre nazionali » (1027-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati;

« Concessione di un contributo straordinario di lire 5.500.000 a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per l'esercizio finanziario 1950-51 » (1144-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati;

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 8 maggio 1948, n. 868, concernente variazioni nel ruolo tecnico e amministrativo del Corpo delle miniere » (1757);

« Completamento e integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75 » (1758);

« Valutazione degli ufficiali dell'Esercito che, anteriormente all'8 settembre 1943, hanno acquistato titolo ad essere presi in esame ai fini del trasferimento nei disciolti Corpo e Servizio di stato maggiore » (1759);

« Forma dei tipi di frazionamento catastale » (1760), d'iniziativa del deputato Ceccherini;

« Aumento della indennità per il personale addetto al servizio di polizia di frontiera » (1761).

Comunico inoltre al Senato che il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ha trasmesso il seguente disegno di legge: « Riordinamento delle norme relative alla decorazione della " Stella al merito del lavoro " » (1762).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni permanenti, con riserva di stabilire se dovranno essere esaminati in sede referente o in sede deliberante.

#### **Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** Comunico al Senato che i Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni dei senatori: Cermignani, Donati (due), Gasparotto, Longoni, Mastino (Oggiano), Menghi, Musolino (due), Page, Piscitelli, Rolfi (Allegato, Tamburrano, Lanzetta).

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

#### **Presentazione di disegno di legge.**

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

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

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

« Approvazione di eccedenze di impegni verificatesi per l'Amministrazione delle Ferrovie

dello Stato negli esercizi finanziari dal 1944-45 a 1947-48 » (1763).

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla competente Commissione permanente, con riserva di stabilire se dovrà essere esaminato in sede referente o in sede deliberante.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

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

**TOMMASINI.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nell'accingermi a dire un parola — saranno anche più — sullo stato di previsione del bilancio dei trasporti, premetto che di proposito trascurerò la prima parte della relazione dell'illustre relatore Corbellini, in quanto là dove si accenna al problema strada-rotaia non vorrei cadere in facili errori, tanto più che quello che si discute in materia di strada e di rotaia è oggetto poi di critiche da parte di coloro che si sentono assai più di me competenti. Ragion per cui farò senz'altro un salto dal bilancio del Ministero dei trasporti propriamente detto, e con esso, dello stato di previsione per la Motorizzazione civile, allo stato di previsione delle Ferrovie dello Stato.

Dico subito che quando l'altro giorno, alla fine del discorso del collega Ferrari, vidi il relatore Corbellini salire la scaletta e andarsi a congratulare con l'oratore, me ne compiacqui fraternamente e infatti io seguìi immediatamente il senatore Corbellini per congratularmi col collega dell'altra parte. Questo dimostra che, quando si parla di tecnica, non c'è la barriera politica e ci si può trovare d'accordo se si ravvisano estremi di ragionamento impron-

tati a onestà. Colsi peraltro una frase detta, me presente, all'onorevole Ferrari in cui lei, onorevole Corbellini, chiedeva al collega Ferrari come mai con quella chiusa egli non si sentiva di approvare il bilancio. Non so se ben ricordo, ma il collega Ferrari replicò argutamente: « E come mai tu, Corbellini, con la tua relazione concludi per approvare il bilancio? ». Io che ero tra voi due pensai che avevate ragione ambedue.

Effettivamente, leggendo, come tutti dobbiamo leggere, con diligente attenzione e paziente interessamento, la relazione invero monumentale del senatore Corbellini, rimaniamo perplessi su vari punti di essa. Ad ogni modo però io dichiaro subito in via di premessa che della relazione trovo a ridire una cosa sola, la quale vale di per sé per tutte; cioè trovo improntata la relazione Corbellini ad un eccesso di ottimismo. Vero è che pessimisti od ottimisti si è per carattere, e la natura del senatore Corbellini è tale che io, nei trent'anni che lo conosco, non mi sono saputo e non mi saprei figurare un Corbellini pessimista; ond'è che egli, conseguente al suo carattere, è ottimista anche nella relazione.

Dire peraltro quali sono le ragioni dell'eccesso di ottimismo, analizzarle profondamente nelle varie considerazioni che sono contenute nella relazione Corbellini, sarebbe forse troppo lungo. Peraltro io fermo l'attenzione del Ministro, del relatore e degli onorevoli colleghi su questo fatto: in fondo la relazione Corbellini dice che l'Amministrazione ferroviaria è stata un po' troppo prudente nel valutare le entrate e un po' troppo prudente in eccesso nel valutare le spese. Questa è in definitiva la chiave della relazione Corbellini; cioè si è preventivato troppo poco come entrate, si è preventivato troppo nell'uscita, cioè nelle spese. E difatti egli accenna a questo fatto.

**CORBELLINI, relatore.** È esattamente il contrario. Prevedevamo meno disavanzo.

**TOMMASINI.** A pagina 24 della relazione, dice il relatore: « Devesi subito rilevare che i prodotti del traffico risultano in costante incremento anche dopo gli ultimi due aumenti successivi delle tariffe ferroviarie attuati nel secondo semestre dell'esercizio 1948-49 (34).

« I prodotti del traffico passano difatti da 98.660 milioni nel 1947-48 a 118.411 milioni

nel 1949-50 (e cioè con aumento del 20 per cento) soprattutto per l'influenza del primo adeguamento delle tariffe quasi uguale alle previsioni (35). Il complesso dei due provvedimenti tariffari ottiene la sua completa efficacia soltanto nel 1949-50... ».

Ma più oltre, e cioè a pagina 25, primo capoverso, è scritto: « Se una inesatta valutazione vi fu, questa va ricercata nelle ottimistiche previsioni di aumento del traffico anche dopo l'attuazione delle nuove tariffe, fatta dal Servizio commerciale delle ferrovie dello Stato, come risulta dal prospetto riportato nella relazione Mancinelli alla Camera dei deputati (39). Non fu allora valutato, con la necessaria prudenza, l'effetto transitorio della contrazione di traffico immediatamente successiva all'aumento delle tariffe, ma si deve riconoscere che una esatta analisi di tale tipo non era agevole soprattutto per la interferenza che sul fenomeno dell'assestamento dei traffici hanno avuto elementi politici ed economici nazionali ed internazionali non prevedibili, determinati dagli avvenimenti di Estremo Oriente e dalla conversione della politica produttiva e di mercato tuttavia in movimento specialmente nel campo internazionale ». Conclude poi: « L'incremento del reddito nazionale, la ripresa delle attività industriali, l'aumento dei traffici nei nostri porti maggiori, l'ampio e promettente sviluppo del programma degli investimenti produttivi attuati dal Governo, tra cui i nuovi lavori di bonifica, i grandi lavori pubblici, le costruzioni idroelettriche, le costruzioni edilizie, ecc. che determinano tutti dei traffici industriali ed agricoli pesanti e di massa a lungo percorso, particolarmente destinati al trasporto ferroviario, sono elementi essenziali che ci confortano in questa nostra previsione ».

E viceversa il Ministro nella relazione che precede il bilancio, pure a pagina 26, fa due previsioni e dice: « Se queste due condizioni (vedi punti *a*) e *b*) si fossero verificate — e nulla doveva ostare alla loro realizzazione se non la temporanea contrazione del traffico dovuta a quella naturale reazione del mercato dei trasporti che normalmente si verifica a ogni inasprimento dei prezzi di tariffa — i prodotti del traffico avrebbero dovuto consolidarsi intorno ai 175 mila milioni. In realtà, l'andamento del traffico, dopo la su accennata con-

trazione non ha segnato invece, nel corso dell'esercizio 1949-50, alcun sostanziale miglioramento, sia a causa della concorrenza esercitata dai mezzi stradali, sia per il concorso di altre varie circostanze connesse anche con la situazione economica generale del Paese. Solo nei primi mesi del 1950-51 ecc. ecc. ».

Comunque io ritengo di poter affermare che la relazione, almeno questo è un convincimento personale e prego il relatore di non volermi interrompere ma di rispondermi quando ne avrà modo nel corso del suo intervento, va riveduta. E giacchè siamo in materia di relazione vorrei pregare il relatore, prima che questa relazione sia consacrata definitivamente agli atti parlamentari, di volerla un po' rivedere in quella che è l'esattezza delle cifre. In quanto da questo esame analitico che io ho compiuto ho trovato qualche cosa da ridire sulla esattezza delle cifre e su questo qualcosa, onorevole relatore, io mi permetterò poi in via ufficiosa di dargliene personalmente notizia acciocchè possano essere applicate le varianti del caso; (del resto riconosco che come io, senatore Tommasini, ho dovuto accelerare i tempi per preparare la relazione sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, così anche il senatore Corbellini ha dovuto lavorare moltissimo nella compilazione della relazione sul bilancio dei trasporti). Così a pagina 14, alla tabella n. 7, io vorrei che il relatore mi dicesse che non vi è errore laddove al n. 4 della tabella stessa si riporta: ferrovie a doppio binario chilometri 12.178 e ferrovie a semplice binario (a scartamento normale e ridotto) chilometri 4.127. Non mi pare che questo possa essere un dato esatto perchè 12.178 chilometri di doppio binario contro 4.127 a semplice binario non possono rappresentare la situazione della rete ferroviaria in Italia. Io penso piuttosto che queste due cifre debbano essere capovolte e cioè che la prima si riferisca alle ferrovie a semplice binario mentre la seconda si riferisca alle ferrovie a doppio binario.

Questo errore materiale...

CORBELLINI, *relatore*. Sono binari di ferrovia a doppio binario.

TOMMASINI. Leggendo la relazione non mi pare che sia così, comunque l'onorevole Corbellini mi risponderà a suo tempo. Ora penso

che così come è scritto nella relazione possa sorgere un equivoco che potrebbe dar luogo ad una modifica del ragionamento, quando moltiplichiamo i due coefficienti per il valore medio a chilometro e per il valore totale in miliardi di lire.

Ho voluto fare questi rilievi, non ne cito altri perchè li farò in sede privata all'onorevole Corbellini, in quanto desidero che la relazione sia mandata alla stampa definitiva e sia posta agli atti del Senato senza alcuna lacuna possibile.

Altro stato di ottimismo io vedo espresso a pagina 34 della relazione, in cui si dice: « ...anche perchè si denota ormai una flessione nel costo internazionale dei combustibili solidi e liquidi e dei noli, mentre si prevede un aumento dei consumi di energia elettrica ». Dal nostro illustre collega, senatore Ricci, a me certamente maestro in questa materia, ho potuto avere la notizia che è vero che i noli tendono ad una certa flessione, ma non è altrettanto vero che tendono ad una flessione i prezzi dei combustibili solidi e liquidi. Il relatore potrebbe rispondermi che la diminuzione dei combustibili solidi e liquidi potrebbe influire sullo stato di previsione in quanto con i nuovi studi si tenderebbe sempre a diminuire il consumo per etto-tonnellata chilometro virtuale. E qui siamo d'accordo; però se andiamo a vedere i limiti che abbiamo già raggiunto oggi nel consumo dei combustibili solidi e liquidi, penso che effettivamente non ci sia da ipotizzare con soverchia fiducia quel che può essere il risultato di uno stato di previsione.

Premesse queste ragioni, prima di addentrarmi nella discussione dopo questi brevi rilievi, penso che sia il caso di far mie le conclusioni del relatore, con le quali egli, nonostante tutta una mole di scientifiche osservazioni, conclude chiedendo l'approvazione dello stato di previsione, tanto più che lo stato di previsione è basato a sua volta su cifre e su ponderate considerazioni.

Il collega Ferrari già in occasione della discussione della legge per l'ammmodernamento prima e in occasione dell'attuale bilancio, accusa il senatore Corbellini di far uso di una bacchetta magica. Io non ci credo, ma credo nella facoltà di ragionamento del senatore Corbellini. Naturalmente ognuno ha la facoltà di ragionare a suo modo così come io in questo

momento sto ragionando e posso avere cento volte torto; tuttavia, quando il senatore Ferrari parla di bacchetta magica, io vorrei a mia volta chiedergli se qualche volta egli stesso, invidioso del collega Corbellini, non voglia a sua volta armarsi di una bacchetta magica, perchè quando il collega Ferrari, e dopo di lui il collega Massini, al quale poi risponderò su qualche punto, mi parlano di miliardi da spostare di qua e di là, di miliardi da spostare da noi al Tesoro, di appalti e di nazionalizzazione, di servizi in concessione, ecc., affermando che con tutto questo si avrebbe la ricetta per raggiungere il pareggio, io penso francamente che anche in codesto campo vi è un poco di bacchetta magica o per lo meno di intenzioni di saper produrre degli effetti quali soltanto una bacchetta magica potrebbe produrre.

Il relatore, nella sua relazione, accenna ad un problema, che si limita a porre e ad accennare; in ogni modo, su questo problema, così come lo pone il relatore, come ebbi occasione di dire in sede di Commissione, io richiamo l'attenzione degli studiosi. Quando l'onorevole Corbellini accenna al patrimonio della strada e delle ferrovie valutando in 1.680 miliardi il costo delle ferrovie e in 4.320 il costo delle strade, rispettivamente pari al 28 per cento ed al 72 per cento di un complesso di seimila miliardi e afferma che questo patrimonio è della collettività e che « si tratta di stabilire il criterio (come è detto a pagina 16 della relazione) contabile di valutazione delle spese da considerarsi confrontabili a parità di efficacia sociale dei due sistemi di trasporto terrestre, della quota di esse che deve riversarsi sulla collettività che si avvantaggia indirettamente del trasporto e di quella che invece deve venire sostenuta direttamente dall'utenza », viene affacciato e viene posto un problema che francamente merita di essere posto all'ordine del giorno degli economisti, e mi dispiace che non sia qui presente il collega De Gasperis, perchè avrei da dargli un tema veramente ponderoso da risolvere e che potrebbe mettere a dura prova la sua competenza in materia.

Se mi permettete, toccherò un poco per sommi capi il problema del personale. Onorevole Ministro, come ho detto in occasione della relazione al bilancio delle Poste e delle telecomunicazioni, io non parlo del personale prospet-

tando situazioni nuove, ma parlo del personale riferendomi ad elementi che affiorarono lo scorso anno e che furono già oggetto del mio intervento lo scorso anno e della risposta del suo predecessore, onorevole D'Aragona. Ecco che qui noi troviamo una delle cause dell'attuale disavanzo, ed è stata giustificata come tale anche dal collega Massini, nell'eccesso del numero di pensionati, e questo indubbiamente è vero. « Sembra che tale onere — dice il relatore a pagina 30, colonna sinistra, ultimo capoverso — sostanzialmente derivante dal forte valore del contributo delle Ferrovie dello Stato al fondo pensioni e sussidi e che somma a 19.800 milioni, sia ancora molto elevato, dato il numero delle pensioni recentemente aumentate e perequate ed al forte aumento del numero dei pensionati per effetto di esoneri severamente disposti al raggiungimento dei rispettivi limiti di età utili alla pensione ».

Convengo sul fatto che il numero dei pensionati è eccessivo in rapporto agli agenti in attività di servizio. Ciò è dovuto al fatto al quale ho accennato più volte, cioè all'assunzione per un determinato periodo di tempo, vale a dire nei primi tempi dell'esercizio dello Stato, precisamente dei nati nel decennio 1880-1890. Ma che questo onere per le pensioni non debba poi far carico al bilancio delle Ferrovie dello Stato, che è poi questione puramente amministrativa, non mi trova favorevole. Io sono del parere che ciascun dicastero debba subire i propri oneri, oneri che qui noi vediamo anche aumentati, come accenna precisando l'onorevole relatore, per effetto degli esonerati politici riassunti in servizio e che già avevano raggiunto i limiti di età per la loro automatica messa a riposo. Tanto più che se fossimo di parere diverso, e cioè volessimo imputare al Tesoro questi oneri, noi non avremmo che un giro contabile che farebbe carico ad un bilancio piuttosto che ad un altro, ma non andrebbe a sollievo del bilancio generale dello Stato.

A proposito delle pensioni voglio richiamare l'attenzione del Ministro su di un particolare. Avete sentito che l'onorevole Corbellini parla di « esoneri severamente disposti al raggiungimento dei rispettivi limiti di età utili alla pensione ». Su questo punto io desidererei fare un rilievo. Lungi da me l'intenzione di fare riferimenti *ad personam*; ma anche qui debbo ri-

cordare come, fin dal febbraio del 1949, i colleghi Silvestrini e Santero si facessero parte diligente per presentare un disegno di legge che elevava i limiti di età per il collocamento a riposo dei funzionari delle Ferrovie dello Stato. Lo schema di legge fu respinto inesorabilmente dal Ministro allora in carica, che è proprio l'attuale relatore, onorevole Corbellini. L'anno scorso poi l'illustre collega Macrelli spezzò a sua volta una lancia per elevare questi limiti di età per il collocamento a pensione, in quanto riteneva che privare lo Stato dell'attività di funzionari di un certo grado a soli sessantadue anni fosse eccessivo, e vedeva pertanto la necessità, anche per salvaguardare gli interessi dell'Amministrazione, di elevare i limiti di età. Alla proposta del senatore Macrelli il ministro D'Aragona rispose in maniera evasiva.

Ora, il senatore Corbellini respinse lo schema di legge di Silvestrini e Santero, il ministro D'Aragona lasciò cadere la proposta di Macrelli. Peraltro ancora l'anno scorso, onorevole Ministro, io chiesi all'onorevole D'Aragona di voler concludere una buona volta l'aggiornamento del regolamento del personale che io chiamavo l'anno scorso troppo duro e non più confacente ai nostri tempi, quando anche le cose fossero normali, e cioè non ci fosse stato di mezzo il fascismo. Ma il regolamento è tanto più fuori di posto quando si pensi che risale al 1925 ed è un regolamento di stile prettamente fascista. Nella fattispecie, onorevole collega Macrelli, degli esonerandi, io non vorrei qui essere malvagio e dire che c'è la ragione per la quale l'Amministrazione respinse la proposta di legge. La ragione starebbe in questo, che vi è un regolamento del personale che all'articolo 83, laddove si tratta degli esoneri, al terzo capoverso, dice: « Il Ministro ha facoltà, su proposta del Direttore generale e sentito il Consiglio di amministrazione, di disporre la sospensione dell'esonero per gli agenti dei primi tre gradi che abbiano raggiunto i suddetti limiti di età, quando la loro ulteriore permanenza in servizio sia riconosciuta di particolare utilità nell'interesse dell'Amministrazione ».

Lo vogliamo abrogare, onorevole Macrelli, questo paragrafo di articolo di regolamento? Mi pare che sia un po' troppo elastico. Io e

l'onorevole Corbellini ricordiamo ancora il nome del funzionario per il quale il Governo fascista volle inserita questa condizione particolare. Amici del Ministero dei trasporti, al quale mi onoro di aver appartenuto per quarantadue anni, è tempo di finirla con questo articolo. O si ha il coraggio di affrontare l'elevazione dei limiti di età per tutti, oppure non si debbono stabilire eccezioni. Io protesto anche se quell'eccezione è stata fatta per un solo funzionario, anche se egregio, perchè l'eccezione non posso ammetterla. Se fosse presente l'onorevole De Gasperis mi forzerebbe la mano, perchè quel tale per cui fu fatta l'eccezione è proprio uno di quelli che egli ha preso di mira.

Comunque, senza che possano crearsi malintesi per presunto personalismo, io invoco che si annulli, in attesa del nuovo regolamento, questa possibilità di trattamento non conforme alla giustizia.

Un problema, signori, che involge molta parte della relazione è dato dagli agenti in servizio. Sugli agenti in attività di servizio e sulla loro eccedenza in rapporto all'organico e cioè al bisogno hanno parlato qui l'onorevole Ferrari ed anche l'onorevole Massini. Ma poichè il relatore a sua volta insiste su questo concetto che gli agenti sono troppi, e insiste sul concetto di diminuirli, con il che andremmo a diminuire la spesa a carico del capitolo del personale, a seguito di quello che ebbi occasione di dire nella discussione del 29 maggio, insisto a mia volta nel dire che non è vero che vi sia eccedenza di personale. Il pensiero del relatore è fuori discussione quando egli, a pagina 32, terzo capoverso, dice: « La spesa totale per il personale ha assunto l'importo corrispondente a una organizzazione normale, risultando del 52 per cento della spesa di esercizio. Ne deriva l'importante conseguenza che essendo scarsa la produttività di ogni agente per eccesso numerico di personale, anche le spese complessive risultano superiori a quelle strettamente necessarie. Onde la possibilità di ottenere una riduzione ulteriore, ecc. ». Questo è italiano e non c'è dubbio che il pensiero del relatore è chiaro: abbiamo un minor rendimento individuale perchè, disponendo di un maggiore quantitativo di agenti, non abbiamo la possibilità di sfruttarne in pieno l'attività.

Escludo in modo tassativo tutto questo e lo

provo in due modi. Anzitutto è vero quanto ha detto il senatore Massini il quale ha sostenuto che non si danno al personale i riposi e i congedi regolari. Proprio ieri, poichè ebbi occasione di vederlo, dissi al capo compartimento di Milano: « Scusi ingegnere, se le domando il conto dei congedi e dei riposi arretrati, che cifre mi può presentare? ». Sono così venuto a sapere niente di meno, signor Ministro, che il direttore generale delle Ferrovie dello Stato, con una circolare, che ritengo in contrasto col regolamento del personale, che è legge, ha disposto che anche per quest'anno i congedi del 1950 ci sia facoltà di concederli e sia possibile fruirne entro il 31 dicembre 1951, cioè entro l'anno solare successivo a quello a cui si riferiscono. Mi permetto di dire che il regolamento del personale stabilisce che l'uso di tale diritto è subordinato alle esigenze del servizio, e quindi l'amministrazione può negarli o interromperli salvo a farli fruire in un'altra epoca e anche nel primo semestre dell'anno successivo. È escluso concedere congedi entro il 31 dicembre dell'anno successivo. Se l'amministrazione non può darli entro il primo semestre non ha che da retribuire i congedi che non ha avuto la possibilità di far godere al personale. Infatti i congedi non concessi costituiscono dei debiti per conto dell'amministrazione, perchè se l'amministrazione non è stata capace di concedere il congedo ordinario del 1950 entro il primo semestre del 1951, come farà poi a mettersi in pari quando dovrà sommare ai congedi arretrati quelli dell'anno in corso? Quindi questa circolare è confessione, onorevole Ministro. Io non la condanno; può essere che sia contro legge, ma non la condanno. Si tratta di uno dei tanti rimedi a cui ricorre una amministrazione per non violare un diritto, per non sopprimere il diritto dell'agente e nello stesso tempo per cercare di conciliare i vari interessi.

Ma vi è di più. Nei compartimenti di Torino e di Milano, specialmente nel personale esecutivo, vi è tale una deficienza da obbligare a dare in appalto, come ha rilevato il collega Massini, servizi che sono di grande importanza per l'esercizio; perchè quando si appaltano i servizi di manovra, di scambi e freni, si appalta un vero e proprio servizio di esercizio. E ciò si fa nei compartimenti di Torino e di Milano. Ecco allora perchè il collega Massini

viene in conseguenza a proporci un disegno di legge per la sistemazione di questo personale, di questi agenti che dipendono da imprese appaltatrici.

C'è poi una considerazione di ordine generale. Io non analizzerò le cifre per non farvi perdere del tempo, ma è certo che lo stesso relatore denuncia che nel 1938 avevamo 19.700 agenti dipendenti da imprese appaltatrici, e nel 1951 ne abbiamo 19.460, e pertanto qui non si scappa, onorevole relatore e onorevole Ministro: quando voi mi dite che gli agenti sono troppi, non capisco perchè allora si è mantenuto inalterato il coefficiente degli appaltatori. Parrebbe un controsenso, ma non è così: la realtà vera è che non c'è eccedenza di personale, ma vi è deficienza di personale; e la verità ancora risulta dimostrata non dai fatti che ho citato per Milano e Torino, ma da fatti ancora più precisi. Io so che il servizio trazione ha avuto il divieto di assunzioni. Ma che cosa fa? Ha dovuto appaltare, perchè non si poteva arrestare la manutenzione del materiale rotabile, niente di meno che il servizio del personale operaio nelle officine di Firenze e di Bologna; e sono da cinquecento a seicento o a settecento gli operai utilizzati come tali. È naturale pertanto che quando il tornitore, quando l'aggiustatore lavora ad uno stesso banco (ed è un avventizio dipendente da una impresa privata appaltatrice, che può anche avere la forma dello sfruttatore con un altro che viceversa è un agente di ruolo con uno stato giuridico perfezionato, è naturale, ripeto, che la aspirazione di questi operai, di questi falegnami, di questi aggiustatori, sia quella di arrivare a godere di una sistemazione definitiva. Ciò giustifica in certa qual maniera la proposta del collega Massini. Peraltro, collega Massini, io non posso lasciar passare in silenzio, senza qualche osservazione, questa proposta di legge che reca il suo nome per la sistemazione dei dipendenti da privati appaltatori. Il disegno di legge, che porta il nome di Massini, Bitossi e Ferrari, ha il numero 1567: non lo leggo, ce la vedremo in Commissione dove ciascuno di noi avrà libertà di dire le sue ragioni. Peraltro quando l'onorevole Massini l'altro giorno diceva che vi è uno sfruttamento e precisava in miliardi l'entità dello sfruttamento che viene compiuto ai danni dell'Amministrazione dello

Stato e a danno dei lavoratori, affermava una cosa che, naturalmente in senso relativo, può apparire vera. Ma il supplemento col quale egli ha inteso chiarire maggiormente il contenuto della relazione che accompagna la legge, contiene esso stesso gli elementi per dire che questa sistemazione sarebbe fuori posto. Infatti quando l'onorevole Massini dice che a tal fine « le imprese ingaggiano di regola i lavoratori nelle campagne dove la fame e la disoccupazione si fanno più sentire, e li compensa con salari bassissimi, molto più bassi di quelli previsti dai contratti collettivi, senza contare le evasioni ai contributi obbligatori per la previdenza sociale e per gli istituti d'invalidità e di malattia », e quando l'onorevole Massini dice più oltre che lo sfruttamento è inumano ed immorale non può concludere che, chiedendo la fine del sistema degli appalti e sistemando questi lavoratori l'amministrazione dello Stato verrà a guadagnare. Io affermo che si metterà fine a uno sfruttamento, si porrà fine a un sistema immorale, ma non si realizzerà mai una economia; perchè naturalmente se a questi operai si comincia a pagare tutti i contributi che devono essere pagati, si concedono i riposi e le ferie che per legge devono essere concessi, lo sfruttamento cesserà ma non si realizzerà alcuna economia. Quindi, perfettamente d'accordo con il senatore Massini quando dice che impedendo gli appalti si fa cessare uno sfruttamento sull'uomo da parte di privati, ma non siamo d'accordo quando egli dice che si verrebbe pure a realizzare una economia. Ciò non può essere e lo si evince dalla relazione stessa dell'onorevole Massini.

Ma io vorrei dire un'altra cosa al senatore Massini. Io accenno brevemente e non molto profondamente a un fatto. Noi sappiamo che tra questi che egli chiama sfruttatori dei lavoratori sono anche delle cooperative e tra queste cooperative mi permetta l'onorevole Massini che io faccia riferimento soltanto a quella di Venezia per la pulizia delle vetture. Questa cooperativa ha preso l'appalto, che precedentemente era della ditta Caselli, al 41,05 per cento di ribasso sul precedente appalto. In questo caso ci si domanda: o chi ha preso l'appalto è un pazzo, o l'appaltatore precedente era un ladro, ovvero la cooperativa fallisce. Purtroppo delle tre ipotesi quella che si sta

verificando è l'ultima, perchè la cooperativa si trova in stato fallimentare. Questa cooperativa, onorevole Massini, era sorta per iniziativa della Camera del lavoro di Venezia, e sapete quale è stato il primo atto della cooperativa appena formata? È stato quello di licenziare quegli elementi che non erano a lei graditi e che prestavano servizio presso la precedente impresa, assumendo invece elementi dei quali essa aveva ragione di fidarsi sotto tutti gli aspetti, non escluso quello politico. Esempi di questo genere vediamo anche per la cooperativa per la pulizia delle vetture di Bari, perchè quando si ha con il 41,05 di ribasso un determinato coefficiente di vetture da pulire per ogni agente, i casi sono due: o le vetture non si puliscono, ed è quello che avviene, o se ne puliscono di meno. Quindi bisogna andare adagio con queste sistemazioni perchè potremmo facilitare l'assunzione tra il personale delle Ferrovie dello Stato, di agenti non soggetti ad alcuna forma di concorso, come invece è d'uopo e giusto che sia per il personale che viene inquadrato in una amministrazione dello Stato.

Onde, concludo questo punto con una sola proposta eventualmente da segnalare all'onorevole Ministro, e cioè, qualora voglia far cessare gli appalti, gli agenti rimasti disponibili prendano parte ai concorsi con gli esterni e, come abbiamo fatto con gli assuntori, daremo loro nella graduatoria un premio in punti per ogni anno di lodevole servizio prestato. Concludo, quindi, chiedendo che l'onorevole Ministro abbia il coraggio di dire in sede competente che non è vero che il personale in attività di servizio è troppo, ma è vero che vi sono queste e queste lacune, e che faccia cessare tali forme di ipoteche quali sono gli appalti ai quali ho accennato (servizi di esercizio, ecc.) per ritornare agli appalti classici dei tempi della nostra giovinezza, dei servizi dello scarico del carbone, della pulizia delle vetture, perchè sappiamo come questi servizi non sia opportuno darli in economia per ragioni morali, materiali ed anche di economia.

Termino così la parte che riflette il personale eccedente e gli appalti. Proseguo nella mia disamina. Sempre parlando di personale voglio dire che già l'anno scorso segnalai all'onorevole Ministro la lentezza dei concorsi e accennai a fatti specifici. Dunque, non deficienza di per-

sonale, ma necessità di concorsi. Ho qui tra le mani un atto ufficiale, il bollettino numero 11 del 15 giugno 1951, e con grande soddisfazione vedo banditi diversi concorsi, fra i quali per venti posti di allievi fra laureati in ingegneria, in medicina, in chimica, ecc. Plaudo all'onorevole Ministro per aver bandito tali concorsi, plaudo perchè ciò servirà a rinsanguare il vecchio organismo dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

L'altro giorno l'onorevole De Gasperis ebbe ad appropriarsi di un mio argomento, quello dell'eccedenza degli ingegneri. Mi dispiace che non sia qui presente il senatore De Gasperis ma debbo dire che egli ha adulterato il mio prodotto, per lo meno l'ha esposto male; fa d'uopo che io dica quale è il mio pensiero in proposito, e cioè che di ingegneri ce ne sono troppo pochi, perchè quando voi, onorevole Ministro, bandite un concorso per venti posti di ingegnere, non ignorate nel tempo stesso che se il solo servizio trazione, un servizio tecnico per eccellenza, nel 1951 ha un esodo, per collocamento a riposo, di venti e più ingegneri, evidentemente la carenza di ingegneri esiste. Esiste la carenza di ingegneri ed esiste la carenza di altri elementi: laureati in legge, laureati in scienze economiche, ecc.; quindi, esiste soprattutto carenza nei quadri dell'amministrazione. E qui permetteste, onorevole Ministro, che io dica a voi, che siete un uomo pratico, che la ricostruzione di un ponte richiede tempo, danaro ecc., che la ricostruzione di un tratto di linea richiede tempo, danaro, ecc. ma guardiamoci bene dal guastare (nevvero onorevole Ferrari?), l'ossatura organizzativa dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato perchè il giorno in cui noi avessimo guastato la intelaiatura, cioè l'elemento di inquadratura del personale ferroviario, noi avremmo distrutto la capacità organizzativa dell'amministrazione delle Ferrovie. Non dimenticate che il ferroviere non a caso fa parte di quella categoria di lavoratori in cui si cementano subito lo spirito di corpo, la disciplina, in quanto il ferroviere, appena entrato, quando porta un berretto mondo di galloni, si abitua subito al rispetto verso chi porta un gallone, magari rosso, verso chi ne porta due, tre e così via. Dico subito all'onorevole De Gasperis, il quale lamenta che degli ingegneri vadano ad esplicare mansioni di nessun conto

nelle stazioncine, che io, che conosco il servizio dell'esercizio e il servizio delle ispezioni, lamento invece la carenza di funzionari. Ad esempio, non si concepiva una volta che un capo di reparto lavori non fosse un ingegnere; oggi viceversa a capo di quei reparti si trovano anche dei geometri. Una volta i depositi di locomotive di Alessandria e di Foggia erano diretti da ingegneri benchè a quel tempo si trattasse della società Adriatica, cioè di una società sfruttatrice. Oggi che ai depositi di locomotive sono spesso connessi importanti servizi di officina, come presso i depositi di Alessandria, Mestre, ecc., noi vediamo come veramente l'opera di un ingegnere vi sarebbe bene spesa, forse più che non a sporcare carte e a riempire moduli negli uffici.

Ma ho cominciato parlando della lentezza, onorevole Ministro, dei concorsi, e sempre da questo bollettino rilevo — state attenti, onorevoli colleghi — in data 4 maggio 1951 il decreto ministeriale n. 4.542, a firma Campilli, il quale sapete a che cosa provvede? Provvede alla nomina della Commissione esaminatrice per l'esperimento del concorso a 22 posti di interprete di terza classe in prova, bandito con decreto ministeriale 25 ottobre 1950. Francamente impiegare nove mesi per partorire... la nomina di una Commissione esaminatrice rivela, onorevole Ministro, che qualche cosa non va. Perchè non vada non lo so, ma studiate voi i motivi di ciò. A proposito di concorsi, io potrei citarvi altri dati, sempre documentati da bollettini ufficiali: per esempio, per il concorso a 1.000 posti di operaio allievo aiuto macchinista, di cui al decreto ministeriale 18 giugno 1947, sapete quando è stata pubblicata la graduatoria? È stata pubblicata sul bollettino del 30 aprile 1951. Per i 1.500 posti di frenatore di cui al decreto ministeriale 10 dicembre 1947, la graduatoria è stata pubblicata nel bollettino n. 34 del 1951. Se voi dunque pensate che per un ingegnere ferroviario, per un manovale, per un cantoniere ferroviario, e tanto più per un operaio aiuto macchinista, il quale deve sottostare ad un corso di abilitazione che dura vari mesi, dobbiamo perdere degli anni per i concorsi e per l'impratichimento, ne abbiamo di conseguenza l'esodo dei migliori riusciti in graduatoria, in quanto essi trovano da

sistemarsi altrove, mentre a noi rimangono gli scarti della graduatoria o per lo meno gli ultimi riusciti. Io penso che non debba essere cosa difficile decentrare, fare in maniera che questi concorsi vengano espletati più rapidamente. Ad esempio, a Venezia proprio ieri mi si diceva che si esperisce per la terza volta un concorso per posti di conduttore, essendo state le prove precedenti annullate per irregolarità. Queste le ragioni per le quali invoco anche quest'anno, come l'anno scorso, un acceleramento del metodo di prosecuzione dei lavori.

Ebbi l'anno scorso occasione di accennare al problema della casa. A sua volta vi ha accennato l'onorevole Ferrari. Vedo dalla relazione annuale che pubblica la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, a pagina 25, che l'Amministrazione ferroviaria, d'intesa con la gestione I.N.A.-Case è stata autorizzata dal Comitato per l'incremento del piano Case per i lavoratori ad eseguire direttamente la costruzione di alloggi per i propri dipendenti fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire un miliardo e 126 milioni, corrispondenti ai tre settemi dell'importo consuntivo dei contributi da versare da parte dei dipendenti stessi. Plaudo a questa diligenza anche per ragioni personali, perchè io intervenni nel 1949 auspicando che fosse data possibilità alla Amministrazione ferroviaria di utilizzare la attrezzatura tecnica di cui è ormai in possesso da un quarto di secolo. Plaudo quindi all'inserimento di queste condizioni un po' per una ragione di orgoglio personale e, soprattutto, perchè così facendo noi avremo modo di aumentare la possibilità di dare un alloggio ai ferrovieri. E sono tanto più contento che così si faccia, in quanto, da notizie apparse sui giornali proprio in questi giorni, ho visto che si sarebbe studiata la forma del riscatto delle case economiche ferroviarie in affitto agli agenti. Ora, con questa possibilità di riscatto che, se non è perfezionata nei suoi particolari, io mi auguro che lo sia al più presto, noi avremo modo di introitare ingenti capitali con i quali potremo dare sempre nuove case e potremo anche avere il modo di risolvere, in parte almeno, la questione delle case ai pensionati.

È quest'ultimo un problema che ha preoccupato gli intervenuti sia nell'esercizio prece-

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

dente, sia nell'esercizio attuale, e che è stato anche oggetto di interrogazioni al Ministro dei trasporti. Per queste ragioni, ripeto, plaudo a questo avanzato stato di costruzione delle case I.N.A.-Fanfani ed invoco che siano accelerate le pratiche per la possibilità del riscatto.

Riguardo al personale, un'altra raccomandazione debbo fare all'onorevole Ministro. In un mio intervento, due anni fa, accennai — ed anche questo è un problema largamente dibattuto qui in Senato — allo strazio del personale in pensione che non è oggetto di assistenza sanitaria. Parlai due anni fa dell'organizzazione dell'E.N.P.A.S. Da molto tempo sto cercando di fare studiare dall'E.N.P.A.S. un progetto per l'assistenza sanitaria ai pensionati, ma ancora non si è fatto nulla. È una questione, di contributi, siamo d'accordo. Il pensionato, per avere titolo a questa assistenza, deve dare un proprio contributo. Io domando ora all'onorevole Ministro se non sia il caso di porre allo studio l'assistenza sanitaria per i pensionati nel quadro dell'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato. Molti ferrovieri in attività di servizio sarebbero disposti ad aumentare il loro contributo alla Opera di previdenza, perchè questa possa provvedere all'assistenza sanitaria dei pensionati. D'altra parte l'Opera di previdenza è fatta apposta per assistere i ferrovieri. Come con i versamenti fatti durante gli anni di servizio, l'Opera eroga poi una certa buonuscita, così potrebbe anche interessarsi al problema dell'assistenza dei pensionati. Coloro che hanno lasciato il servizio non solo vedono diminuito lo stipendio, ma, data l'età vedono anche aumentare le necessità di una assistenza sanitaria.

Io chiedo, quindi, all'onorevole Ministro, che prenda a cuore questo problema. Non desidero subito una risposta affermativa, mi basta semplicemente che mi assicuri che farà studiare il progetto in sede competente.

C'è poi il problema degli assuntori. Gli assuntori hanno avuto da noi quella sistemazione economica che è stata oggetto di una legge particolare, per cui oggi hanno una retribuzione uguale a quella dei pari grado in posizione di ruolo. L'onorevole Ferrari è stato un po' agrodolce con l'onorevole D'Aragona, quando gli ha rimproverato la risposta che

gli ha dato lo scorso anno in materia di assuntori, perchè D'Aragona avrebbe dimostrato, con quella sua risposta, di non aver mai visto un'assuntoria.

Io sono rimasto un po' male perchè non credo sia cosa facile per un Ministro rendersi conto di quello che è una assuntoria, ma dopo, mentre stavo per dare merito all'onorevole Ferrari per conoscere così a fondo il problema delle assuntorie, ho fatto una battuta d'arresto quando ha detto che la stazione di Salsomaggiore è retta in assuntoria, poichè l'onorevole Ferrari è di Parma, e non mi stupisco come egli sia a conoscenza profonda di quella zona. Comunque per le assuntorie abbiamo fatto il possibile e se è possibile fare di più non me ne dorrò.

Due parole sul materiale rotabile. La spesa preventivata per l'esercizio 1951-52 è indubbiamente esigua. Peraltro mi corre l'obbligo di rettificare una affermazione dell'onorevole Roveda fatta in occasione di un suo intervento in Senato nella seduta del 12 giugno 1951, in cui egli (parlavamo allora della legge sull'I.R.I.) affermò che il parco dei rotabili delle ferrovie dello Stato ammonta al 50 per cento in relazione al 1938. Documenti alla mano, io affermo che la situazione del materiale rotabile è profondamente diversa. Ciò non toglie che il problema di esso materiale, sia nella manutenzione, come nella ricostruzione, meriti di essere esaminato attentamente in modo da inquadrare l'interesse patrimoniale della amministrazione con le esigenze dell'industria privata.

Ma, a proposito di industria privata, riecheggia al mio orecchio, in questo momento, l'appassionata parola del collega sardo Oggiano che, l'altro giorno — e non potevo non seguirlo con appassionata attenzione — diceva: quando vedo la Fiera di Milano e assisto a tanto impulso e a tanto sforzo produttivo, penso alla pecora della Sardegna.

Ebbene, onorevole Oggiano, sono rimasto commosso da questa sua affermazione e ho detto: ma Oggiano non ha forse ragione e non è forse nostra la responsabilità di cercare di mettere uno schermo che ci separi dalla miseria vera? Non è forse in noi una certa preoccupazione in questo senso, che può essere un difetto di tutto il popolo italiano e

non solo dei parlamentari, non può essere forse un difetto, una febbre collettiva?

A questo pensando sono andato a cercare qualche notizia relativamente ad una ordinazione passata a una ditta, a proposito di materiale rotabile, per la costruzione di due elettrotreni in 7 pezzi ciascuno, i quali costano complessivamente 1.750.000.000, hanno la capacità di 160 posti, 8 motori, una lunghezza di 165 metri e mezzo, due grandi avantreni alla testata che servono da belvedere, cabine di guida al secondo piano, servizio di bar, ristorante, arredamento in rosso, ecc. Sono già stati erogati, mi si dice, 3 milioni all'architetto per le prove, e per ben 11 volte sono stati montati e rimontati gli imperiali. Io dico, a proposito di questi due elettrotreni, se noi, onorevoli senatori, ci prendiamo il gusto qualche volta — ed è bene, è un dovere — di viaggiare in terza classe, allora forse vedremmo ed avremmo il contatto con la pecora di Sardegna, alla quale con tanta lirica di espressione si è riferito il collega Oggiano. Io considero, onorevole Ministro, che con la spesa occorrente per la costruzione di questi due elettrotreni avremmo potuto costruire ben 35 carrozze normali. Non è critica, questa mia, non è detto che io al vostro posto non avrei fatto altrettanto; d'altra parte si può e si deve essere oggetto di critiche. Certo non penso che sia sufficientemente giustificata la costruzione di questi due elettrotreni dal fatto che in Francia c'è la « Freccia Azzurra » e che in altri Paesi si hanno treni veloci e panoramici.

Noi non dobbiamo aver paura di mostrare la nostra povertà, onorevoli colleghi, e se facciamo diversamente non dobbiamo meravigliarci poi se gli stranieri che vengono in Italia ci rimproverano: « ma dove è questa vostra miseria? » È chiaro che ciò accade se noi facciamo loro vedere tutto bello, tutto lussuoso e nuovo. Non è giusto. Ed allora viene posto un problema tremendo, onorevole ministro Campilli, viene posto questo dilemma: per quello che abbiamo fatto potevamo spendere di meno? Con quello che abbiamo speso potevamo fare di più? Ecco il problema che viene posto specialmente oggi che ci sono tagliati i mezzi per proseguire la nostra opera.

Inoltre, a proposito di impianti, onorevole Corbellini, lei sa certamente come molti anni fa,

auspice il ministro Ciano, Livorno fosse oggetto di molte attenzioni e, fra le varie attenzioni, si costruì colà un deposito locomotive. Orbene, con la disponibilità di mezzi che ha Livorno, era propria opportuna la spesa di miliardi per costruire un deposito analogo, di maggiore importanza e di maggiore capienza a Pisa?

CORBELLINI, *relatore*. Sono due cose diverse.

TOMMASINI. Noi potremmo andare insieme sul posto, onorevole relatore ed onorevole Ministro, e forse potremmo anche ragionare. (*Cenni di diniego del ministro Campilli*). L'onorevole Ministro dice che non c'è più rimedio, ma è certo che con un deposito di locomotive di ampia capienza e capacità come quello di Livorno, il deposito locomotive a Sant'Ermete non lo vedo giustificato. Non solo, ma, per rifarmi ai due elettrotreni che ricordavo poc'anzi, c'è da rilevare che essi sono così complessi che certamente più di uno alla volta non potranno circolare e l'altro dovrà essere in riparazione: ebbene, quale è l'auto-rimessa che potrà consentire il ricovero di un elettrotreno lungo ben 165 metri?

CORBELLINI, *relatore*. Si divide in due parti e sta a Roma.

TOMMASINI. Sta lì il male: dividere. Quale è l'officina attrezzata efficacemente che abbia la possibilità di riparare tutti quelli che saranno gli inesorabili inconvenienti di tanto lusso? Io voglio fermarmi su questi due punti soltanto: gli elettrotreni, la spesa dei quali poteva essere impiegata per costruire ben 35 carrozze normali, e il deposito locomotive di Pisa, che poteva, a mio avviso, addirittura non essere compreso in un programma di costruzione e di ricostruzione.

Onorevoli colleghi, dopo interventi di tanti di voi, interventi pregevoli, interventi i quali hanno dimostrato la passione per l'argomento, a mia volta, ricordando come molti di voi (e non vedo l'onorevole Romano Antonio il quale ha chiesto lavori per la sua Sicilia, e gli diamo atto dell'amore che porta per la sua terra) abbiano chiesto lavori per i propri paesi, voglio anch'io chiedere qualche cosa. La mia richiesta non ha un carattere paesano, ma ha un carattere regionale. Onorevole Campilli, lo scorso anno, nel

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

1949, io chiesi l'elettrificazione della Bologna-Venezia-Padova-Verona-Milano. Ogni tanto sento che c'è in moto qualcosa, ogni tanto si dice che vi sono in corso studi, ecc. Dicevo l'anno scorso all'onorevole D'Aragona: « Nella vostra intervista del 18 luglio, intervista quasi contemporanea alla pubblicazione di un articolo del senatore Corbellini, avete dato buoni affidamenti sulla elettrificazione della Bologna-Venezia-Padova-Verona-Milano. Di questa elettrificazione si parla da un paio d'anni, ecc. ». Oggi questi due anni sono diventati tre e io mi riferisco al programma di elettrificazione costituito geograficamente dalla Bologna-Padova-Venezia. Badate, onorevole Ministro, io non sciorino farina del mio sacco, ma do lettura di un promemoria che mi è stato favorito da uno studioso competente in materia, il quale promemoria si esprime così: « Fra le linee per le quali si presenta la maggiore convenienza della elettrificazione deve ritenersi il gruppo Bologna-Venezia-Padova-Verona-Milano. Fanno convergere l'interesse su tale elettrificazione sia i conseguenti vantaggi economici dell'esercizio, sia quelli tecnici non meno importanti, se si pensa che l'aumento di velocità e l'assenza del fumo hanno diretta influenza per l'acquisizione dei viaggiatori e per lo svolgimento del traffico.

Per quanto riguarda l'aspetto economico della trasformazione deve ritenersi presente che il costo delle opere necessarie è dell'ordine di grandezza di 25 miliardi e che le economie pure e semplici dell'esercizio possono garantire il servizio del capitale necessario. Non indifferente il risparmio di combustibile che viene impiegato annualmente in ragione di 130.000 tonnellate.

Fra le opere occorrenti per l'elettrificazione ve ne sono che richiedono l'opera di industrie svariate, ciò che dà ad un lavoro del genere anche vivo interesse dal punto di vista sociale. Occorrono infatti lavori per l'armamento, fabbricazione e posa in opera di pali e di linee elettriche, fabbricazione e posa di trasformatori, raddrizzatori, apparecchiature elettriche di ogni genere ed infine locomotive elettriche che per il caso in esame occorrerebbero in circa 100 unità.

I periodi di tempo da prevedere per l'ammortamento delle varie categorie di impianti

e di apparecchi sono di diversa lunghezza, ma nel complesso, come si è detto sopra, appare raggiungibile il servizio del capitale. È da ritenere che il capitale necessario potrebbe, d'altro lato, essere trovato per iniziativa di gruppi industriali, ai quali il lavoro potrebbe essere affidato e forse anche con ricorso all'estero per ottenere miglior tasso.

Sembrirebbe possibile, in fondo, concedere l'autorizzazione alle ferrovie di corrispondere il costo dei lavori in un certo numero di annualità sufficientemente grande, per poter ricavare il controvalore dalle economie dell'esercizio.

Il computo fatto con riferimento ai costi del combustibile e dell'energia elettrica ha naturalmente possibilità di variazione con eventuale variazione di tali due elementi, ma, da quanto si può pensare, le linee essenziali, sopra indicate, non dovrebbero variare.

Il servizio elettrico, d'altro lato, con l'introduzione possibile di convogli veloci e frequenti dovrebbe poter esercitare attrattiva non indifferente sul pubblico, incoraggiandolo a viaggiare ed a preferire eventualmente i mezzi ferroviari. Soprattutto però a viaggiare, perché è certo che », ecc. ecc. Ora, quando penso che sono state chieste le elettrificazioni per tronchi di molto minore importanza, quando penso che alla mia interrogazione del 7 dicembre 1950 l'onorevole Sottosegretario qui presente ebbe a rispondermi che non si faceva ancora per mancanza di fondi, io, come allora invocavo l'assegnazione di fondi, anche oggi invoco tale assegnazione.

Abbiamo tutti letto la relazione dell'onorevole Bertone e invero qualche volta vi è da pensare se abbiamo tempestivamente utilizzato i fondi am-lire e i fondi messi a nostra disposizione dal fondo E.R.P. (e ciò lo vedremo in sede di consuntivi). Certo è che l'amministratore dei fondi E.R.P. in Italia non dovrebbe avere difficoltà a concedere questo capitale, che è impiegato per dare non una resa ipotetica, ma immediata, perchè è lo stesso relatore che, nella sua illuminata competenza di pratica e di dottrina mirabilmente fuse insieme, scrive a pagina 40: « Contemporaneamente all'attuazione di nuovi investimenti si deve realizzare una minore spesa di esercizio fino a raggiungere il pareggio del bilancio ordinario mediante una

radicale unificazione dei mezzi e degli impianti, che permetta di abbandonare quasi del tutto la costosa trazione a vapore (tabelle n. 22 e n. 23) ed impiegare, in sua sostituzione, la trazione elettrica o quella a combustione interna... ». Non vi chiedo naturalmente la elettrificazione di un tronco di linee secondarie, ma chiedo l'elettrificazione di questo tronco che è costituito dalle tratte Bologna-Padova, Padova-Venezia, Padova-Verona. Dicevo già l'anno scorso che con questo ciclo di opere avremmo potuto dare lavoro a molti disoccupati e avremmo impiegato dei fondi e dei capitali che ci avrebbero dato un immediato tangibile risultato. Di fronte a tutte le spese a cui andiamo incontro a fondo perduto o a reddito incerto, dovremmo fare in modo di investire i nostri denari a fine sicuro. Già l'anno scorso dissi che elettrificando il tronco Bologna-Padova automaticamente si sarebbe imposta l'elettrificazione del tronco Mestre-Cervignano e Mestre-Udine per congiungerle al resto. Questo è il programma che adombravo l'anno scorso.

Per quanto riguarda le osservazioni del collega Romano Antonio, penso che, a proposito di elettrificazione, abbiamo elettrificato la Messina-Palermo, e quando siamo arrivati a Barcellona ci siamo accorti che avevamo i locomotori, ma mancava la corrente elettrica, che manca ancora. Oggi in Sicilia, e voi lo sapete, onorevole Corbellini, onorevole Ministro, si viaggia con un solo locomotore e a distanza di tempo perchè, se invece di un locomotore ne viaggiano due, sappiamo che bruciano tutti gli impianti elettrici della Sicilia. Pare a me che, in queste condizioni, non sia spirito di paese, non sia spirito di campanile l'invocare la elettrificazione della Venezia-Bologna. Onorevoli colleghi, ho terminato, e chiedo scusa se troppo ho abusato della vostra cortese attenzione. D'altra parte, il mio è un intervento doveroso. Diceva oggi un mio collega, il quale mi dichiarava di essere un ex ferroviere, che non si è mai però ex ferroviere, perchè il ferroviere è sempre tale, e si sente sempre ferroviere. Aveva ragione: io mi sento sempre ferroviere e da ciò nasce l'obbligo morale dei miei interventi, i quali astraggono sempre da passionalità personale o da altre considerazioni, ed involgono sempre l'interesse della

amministrazione ferroviaria. E io penso, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, come dicevo dianzi, che non a caso ho saltato la parte relativa alla strada e alla rotaia, in quanto ho sott'occhio il numero 1 della rivista « *Politica di trasporti* », in cui il professore ingegnere Corrado Guzzanti, che fece parte del Gabinetto del qui presente onorevole Sottosegretario, pubblica un articolo degno di interesse, in cui magari critica l'intervento di qualche senatore a proposito della legge sullo ammodernamento, ma egli chiude con una nota amara, che io vi prego di leggere, ma non di applicare. « *La cosa preoccupa soprattutto per i riflessi che essa ha nei riguardi delle ferrovie dello Stato, nella cui rete le linee deficitarie, mantenute per sole finalità extra economiche, rappresentano più della metà dello sviluppo chilometrico totale. Di fronte ad un indirizzo di politica di trasporti come quello espresso dal Senato, il Ministro per i trasporti non può che seguitare, conti permettendolo, il completamento della ricostruzione di tutti i tronchi ferroviari, per costosi che siano; porre in istudio il potenziamento, cioè elettrificazione, raddoppio di binari, impianti per distanziamento di treni, di tutte le linee, ampliare parchi e stazioni e così via, mentre il disavanzo di esercizio — e su questo richiamo l'attenzione dell'onorevole Corbellini — complessivo di tutta la rete ferroviaria italiana seguita ad ascendere, approssimandosi ai 100 miliardi annui* ». Prima ancora il professore Guzzanti accennava ad uno studio che egli vedrebbe volentieri sulla utilità della ricostruzione dei tronchi di ferrovia ritenuti magari superati, e diceva: « *Questo studio, però, dovrebbe essere fatto da automobilisti* ». Accetto l'invito: l'automobilista venga a studiare quali sono le linee ferroviarie che debbono essere soppresse o magari sostituite con l'automobilismo, ma anche a noi ferrovieri sia concesso di andare a studiare nel loro campo quale è il settore preciso dove deve prevalere sulla rotaia la strada.

Un accenno ha fatto l'onorevole Corbellini, il quale ha detto di trascurarlo di proposito, al problema della concorrenza della navigazione interna. Qui, onorevole Corbellini, non potevo dimenticare di essere il presidente del Consorzio per l'idrovia Locarno-Venezia, e mi

sono sentito in parte toccato. Penso solo, e mi limito ad accennarvi, che il Pentagono, in America, dove certo non fa difetti nè combustibile liquido, nè combustibile solido, ha stabilito questa graduatoria nei mezzi di trasporto: 1) rotaia; 2) navigazione interna; 3) strade. Penso inoltre che qui c'è proprio l'onorevole sottosegretario Battista, il quale, al Congresso italiano dei trasporti, si è sentito leggere questa memoria (*la esibisce*) sulla navigazione interna. Questo dico soltanto per porre il problema della navigazione interna.

E concludo, ma non posso chiudere senza riaffermare alla famiglia ferroviaria tutta intera la mia fraterna solidarietà. Come ho detto nell'intervento del 29 maggio, si dia agli statali quello che essi debbono avere; si risolva questo tumore, ma poi, assicurata la dignità degli statali essi dovranno corrispondere con lealtà e dedizione ai loro nuovi doveri che, specialmente per i ferrovieri, sono così connessi al benessere di tutti gli italiani e soprattutto di quella modesta categoria di lavoratori che viaggia in terza classe. (*Vivi applausi e numerose congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Cermignani. Ne ha facoltà.

**CERMIGNANI.** Illustre Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, con la legge sulle concessioni ferroviarie del 24 agosto 1862 con la quale venne disposta la costruzione della linea Ancona-Pescara-Foggia-Otranto nonché della linea Ceprano-Sulmona-Pescara, la città di Pescara venne chiaramente indicata come città di transito per la prima linea e come stazione di partenza e di arrivo per la seconda. Ma, costruendosi la linea Ancona-Pescara-Otranto, sia perchè mancava il ponte sul Pescara, mentre ragioni politiche consigliavano la sollecita inaugurazione del primo tronco, sia per la pendenza di alcune questioni sollevate dall'ufficio del Genio militare residente nel fortilizio di Pescara, che si opponeva che la ferrovia passasse sugli spalti di quel forte, la suddetta stazione non venne costruita nella sede prevista, ma sibbene, conservandone il nome, fu provvisoriamente eretta a forma di piccolo fabbricato nel territorio di Castellammare Adriatico. A poco a poco le esigenze del traffico, specialmente in occasione della guerra del 1866, costrinsero la società ferroviaria

allora esercente, cioè la Società per le strade ferrate meridionali (esercizio della rete adriatica) ad aumentare l'area ed i manufatti d'uso generale della stazione, dimodochè fu poi riconosciuta la convenienza di conservarla in forma definitiva, cambiando il nome di Pescara con quello di Castellammare Adriatico. Il fabbricato viaggiatori tuttora esistente, sebbene in parte riattivato dopo le distruzioni della guerra, si può dire grosso modo che sia ancora il fabbricato di allora.

Sembra, onorevoli colleghi, che ottantanove anni siano passati invano per Pescara se in tanto spazio di tempo non ha potuto, nonostante le molteplici reiterate sollecitazioni fatte all'Amministrazione delle ferrovie, modificare una situazione di fatto del tutto anacronistica con le nuove esigenze che urgono e che sollecitano in ogni campo soluzioni radicali e nuove per tempi nuovi.

In questi ultimi anni, l'argomento, meglio, il problema a cui oggi interesse il Senato è stato portato anche a conoscenza del nostro illustre Presidente allorchè volle onorare di una sua visita la mia Pescara, nonché a conoscenza dell'allora Ministro dei trasporti collega Ferrari e successivamente, nell'identica veste, dell'onorevole Corbellini.

Si tratta dunque di un problema antico, ma sempre attuale, che Pescara ha il diritto di vedere sollecitamente risolto anche a ripara-zione di un troppo lungo ed ingiustificabile trattamento.

Questa città ha avuto uno sviluppo così impensato per effetto della ferrovia, tanto che oggi corre il grave rischio di veder rinnovare a proprio danno il mito di Saturno, corre cioè il rischio di restare soffocata dalla stessa ferrovia. Infatti lo sviluppo della città di Pescara è prevalentemente longitudinale, sei chilometri, con una profondità a monte di circa 700 metri. Si aggiunga inoltre che nello spazio di poco più di un chilometro vi sono due passaggi a livello che in ventiquattro ore restano chiusi per circa dieci ore, intralciando così gravemente il grande traffico che si svolge sia sulla strada nazionale adriatica che sulla Tiburtina che conduce a Roma. Non vi sono possibilità di sottopassaggi in quanto siamo a poco più di due metri sul livello del mare, non vi sono egualmente possibilità di caval-

cavia per il fatto che, essendo già stata ricostruita la città, nessuna soluzione del genere potrebbe corrispondere oltre tutto alle necessità di una sana e razionale esigenza estetica ed urbanistica.

Bisogna dare atto del suo interessamento al Ministero dei trasporti perchè subito dopo la guerra aveva progettato la ricostruzione degli impianti ferroviari e della stazione, però questa ricostruzione doveva avvenire nello stesso luogo dove era prima della distruzione in dipendenza della guerra. La stazione sarebbe stata ampliata e resa più rispondente ai criteri moderni del traffico sempre in aumento, lasciando però insoluto il problema dei passaggi a livello, il problema cioè fondamentale per lo sviluppo di Pescara. Successivamente il Ministero dei trasporti ha proposto un progetto di massima che potrebbe risolvere il problema, progetto che comporterebbe una spesa di circa quattro miliardi, di cui 300 milioni a carico delle Ferrovie e tre miliardi e 700 milioni a carico degli altri Enti interessati.

Io non m'intendo di cifre, non mi posso adentrare in una questione tecnica. Posso solo dire che il problema dovrà essere risolto con spirito largo e comprensivo, cioè dovrà essere risolto tenendo conto del fatto che la ferrovia che oggi ci delizia è quella stessa costruita nel 1862. Se le imprese private hanno il dovere di adeguare le loro attrezzature, le loro strutture alle esigenze nuove, io penso che un'amministrazione statale debba comportarsi non allo stesso modo, ma ancora meglio, adeguando cioè con prontezza la propria funzionalità a quelle che sono le esigenze nuove non artificiali, ma creati nello spazio di quasi un secolo di prodigioso sviluppo della vita nazionale.

A mio modesto avviso problemi di tal genere debbono essere risolti tempestivamente; prorogarli significa comprometterli irrimediabilmente, significa oltretutto aggravarli.

Penso anche che l'Amministrazione, dopo il primo passo, debba compierne qualche altro e decisivo nell'interesse di Pescara che, come dicevo prima, è meritevole non di un trattamento particolare, ma di un trattamento adeguato all'importanza che la città stessa ha. A dimostrazione mi sia consentito di dare anche qualche cifra. Attualmente lo Stato trae da

Pescara per l'imposta sull'entrata circa 800 milioni, per bolli vari 400 milioni, per passaggi di proprietà e imposta sulle successioni 300 milioni, per imposta di ricchezza mobile e complementare 100 milioni, per lotto, generi di monopolio e tasse scolastiche, ecc. circa 150 milioni, cioè un totale di tre miliardi l'anno. Nel caso che auspichiamo, che si dovesse veramente giungere alla soluzione di questo problema che angustia la città di Pescara, è da presumere che questa entrata sarà immediatamente maggiorata nell'interesse di Pescara, della regione e della Nazione. Onorevoli colleghi, se vi interessa a questo particolare problema, solo in apparenza di campanile, è perchè sono profondamente convinto della sua importanza e del suo carattere prevalentemente nazionale.

Restando in argomento debbo dirvi che per alcuni anni siamo stati consigliati, anche da personalità politiche di primo piano, di parlare della questione a bassa voce come se, dovendone parlare a voce un po' più alta, avessimo potuto disturbare una gestazione lunga e penosa. Parlarne a bassa voce a un certo momento ha dato a noi l'impressione che si trattasse invece di ben altro e cioè di dar tempo a quelli che sono più vicini al Governo, a quelli che condividono la politica governativa, di portare a compimento quest'opera.

Ora parlo a titolo personale, ma posso parlare anche per conto della mia città: non pensiamo affatto che di una questione di tanto rilievo si possa fare cosa esclusivamente di partito. Nel 1946, ero assessore dei Lavori pubblici, dissi in una riunione tenutasi al comune di Pescara, presenti le autorità provinciali, che la questione doveva interessarci tutti allo stesso modo, al di fuori e al di sopra dei partiti. Dissi allora che, se anche fossero stati gli uomini della Democrazia cristiana a risolvere un tale problema, saremmo stati i primi noi ad applaudirli. Signor Ministro, io le dico che saremo i primi ad applaudirla il giorno in cui ella realizzerà per Pescara quest'opera di così vitale interesse, e applaudiremo forte e grati anche per il fatto che, durante l'ultima campagna elettorale per le amministrative, una onorevole abruzzese, non so se autorizzata, ma non posso assolutamente ritenerlo, parlando in diversi comizi ha tenuto a precisare che le Amministrazioni che eventualmente si fossero co-

lorate di rosso non avrebbero avuto alcun aiuto dal Governo. Io ripeto, signor Ministro, mi rifiuto di credere ad una simile eventualità, ad ogni modo le offro la possibilità di smentire questa onorevole, le offro la possibilità di ridare tranquillità ad una città. E benchè si parlasse sottovoce, come dicevo prima, del problema della sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, non molto tempo fa, precisamente il 22 maggio 1951, opportunamente un Comitato intersindacale tra i ferrovieri di Pescara ha diramato un invito alla stampa per porla in condizione di essere perfettamente informata della questione, e ciò anche perchè non è facile orientarsi nella molteplicità — e lei signor Ministro indubbiamente ne è a conoscenza — delle proposte che sono state fatte per questa sistemazione. Si parla di arretramento a monte della città, si parla di semplice spostamento di 400 metri ed ancora di uno spostamento di appena 20-25 metri. Ad ogni modo, si tratta di decidere e di scegliere in merito al progetto, che meglio risolve e definitivamente il problema dei passaggi a livello che ostruiscono il traffico a monte della città, non solo, ma anche la necessaria espansione edilizia.

Ora, dicevo, questo Comitato intersindacale ha votato un ordine del giorno, che io spero sia a conoscenza dell'onorevole Ministro. Comunque, se il Senato me lo consente, ne do lettura:

« I presenti alla conferenza stampa convocata dalle organizzazioni sindacali ferroviarie, raccogliendo gli elementi emersi dalla relazione, sia quelli riguardanti il particolare disagio in cui lavorano i ferrovieri della città a causa della mancanza di idonei impianti, e ancor più gli elementi che riguardano i gravissimi danni che derivano alla città dall'anormale svolgimento del traffico in dipendenza dell'attuale sistemazione — e richiamando quanto sia di fondamentale interesse allo sviluppo della città lo spostamento della Stazione — si sono trovati d'accordo sui seguenti punti:

1) è ormai urgente a sette anni dalla fine della guerra, prendere una decisione definitiva circa la ricostruzione della stazione e degli impianti ferroviari, non solo per le ovvie ra-

gioni che la presente situazione è intollerabile e indecorosa, ma soprattutto perchè essa finisce col perpetuare l'attuale punto morto e rendere possibile l'archiviazione definitiva dello spostamento della stazione. L'esecuzione di alcuni lavori e l'inizio di altri rappresentano in questa situazione un pericolo gravissimo;

2) le ragioni per cui Pescara si batte per lo spostamento della stazione con l'ulteriore sviluppo della città si sono fatte ancora più evidenti ed inderogabili: basti citare la cifra veramente sbalorditiva di chiusura dei passaggi a livello (10 ore su 24); basti vedere lo sviluppo assunto dalle nuove costruzioni al di là della linea ferroviaria per cui la città rimane sempre divisa in due.

« I Pescaresi non possono rinunciare in alcun modo al riconoscimento di questa situazione da parte del Ministero dei trasporti, ritengono intollerabile il permanere nell'attuale situazione e ritengono che ormai non si possa più dilazionare lo spostamento della stazione. Si rende pertanto necessario iniziare un'azione unitaria di tutti i Pescaresi per invitare il Ministero e il Governo a far fronte agli impegni già assunti verso la nostra città. I primi passi di questa azione si è ritenuto opportuno che consistano nell'invio di una delegazione rappresentativa a Roma, mettendo contemporaneamente al corrente tutti i Pescaresi della situazione esistente. Si ritengono fin d'ora inaccettabili le difficoltà che potrebbero essere addotte sul finanziamento dell'opera, specialmente dopo che, come richiamavano giustamente in un loro ordine del giorno i sindacati ferrovieri, il Ministro del tesoro ha francamente dichiarato di sottrarre 50 miliardi destinati alla ricostruzione e allo sviluppo della rete ferroviaria italiana per il finanziamento del riarmo. I presenti ritengono infine di fare un appello a tutti i Pescaresi perchè, di fronte all'evidente disinteresse governativo per un'opera che condiziona la vita della nostra città, si costituisca un forte schieramento di cittadini pescaresi che richieda l'urgente messa in opera di lavori con lo spostamento della stazione secondo i progetti già presentati e accettati dall'Amministrazione ».

Questo dunque per quanto riguarda lo spostamento e la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara. Io mi permetto ancora

di sottolineare il fatto che Pescara non vuole soltanto risolvere il suo problema urbanistico. D'altra parte credo che una città moderna, una città di così vasta importanza e di così promettente avvenire debba avere anche il dovere di proporsi e di imporsi i problemi urbanistici; ma se questo fatto costituisse un lusso — non dovrebbe naturalmente costituire un lusso — potrei anche riconoscere che è giusto che in parte questo lusso Pescara lo paghi a se stessa. Ma ciò che chiedo ancora al Ministro è di volere considerare la questione con una maggiore larghezza di vedute, senza pensare che Pescara possa addossarsi per una grandissima parte l'onere di un tale lavoro che solamente la troppo lunga incomprendimento dell'Amministrazione ferroviaria oggi rende urgente e indilazionabile.

Sempre in tema di ricostruzione, in seguito a danni di guerra, mi sia consentito di intrattenere brevemente il Senato su un altro problema che riguarda una ferrovia del mio Abruzzo. Si tratta precisamente della ferrovia elettrica Sangritana e precisamente del tronco Archi-Castel di Sangro distrutto per intero in seguito a eventi bellici. La parte che maggiormente oggi interessa quelle popolazioni è il tronco che da Archi conduce a Castel di Sangro. Questo tratto di ferrovia, nel periodo della sua piena efficienza, cioè anteriormente all'ultima guerra, ha contribuito alla valorizzazione agricola ed industriale di una vasta e ubertosa zona prima di allora del tutto civilmente arretrata e pressochè primitiva. Cessato l'attivo scambio di merci, ridotto il movimento prima intenso dei viaggiatori, si prospetta ora per quelle operose popolazioni un periodo di difficoltà e di miseria spaventoso.

Urge pertanto uscire da ogni incertezza per ridare tranquillità e lavoro a chi questi beni aveva e questi beni ha perduto a causa della guerra.

Urge in altri termini ridestare alla vita operosa una popolazione che non vuole morire. Indubbiamente la distruzione di questa ferrovia ha isolato questa zona sia dalla ferrovia Sulmona-Isernia, sia dalla rete adriatica. Pare che il Ministero — dico pare, dato che riferisco informazioni da me non controllate — pare che il Ministero dei trasporti si orienti per una soluzione diversa da quella del

ripristino totale e migliorato della ferrovia; in quanto la stessa dovrebbe essere portata dallo scartamento ridotto ad uno scartamento normale. Si vorrebbe in sostanza riproporre il solito dilemma: ferrovia o strada. Dilemma che può essere posto, discusso e vagliato caso per caso, ma nel caso attuale non mi pare che si possa parlare di strada, perchè la rete stradale della zona di cui mi interessa, non è tale da poter consentire una gara tra rotaia, che più non esiste, e strada inefficiente che dovrebbe subentrare alla rotaia stessa. Questa ferrovia avrebbe anche un particolare interesse per i problemi turistici. Noi parliamo molto di problemi turistici e tutte le volte che ne parliamo abbiamo quasi sempre l'idea che si debbano aprire ai nostri occhi e al nostro ricordo panorami meravigliosi, visioni indimenticabili. Io penso invece che in sede politica, quando parliamo di problemi turistici, dobbiamo parlare sì delle cose a cui ho fatto cenno, ma dobbiamo soprattutto considerare gli effetti economici che le istanze del turismo possono avere per le finanze locali, e i risultati che auspicabili movimenti di masse turistiche possono avere per le finanze statali. Ora non mi pare che questo sia un argomento da sottovalutare, non mi pare pertanto che si possa ancora prorogare nel tempo la soluzione di questo problema, perchè ciò significa costringere una vasta zona ad un periodo lungo di inattività, ad un lungo periodo di miseria. Mi corre l'obbligo di dire che questo stato di fatto tiene quelle popolazioni in uno stato permanente di agitazione. Vorrei dire anche che i problemi è bene risolverli non quando arrivano alla fase acuta, ma quando sono appena allo stato di sintomo. Meglio prevenire, prima ancora che possano avvenire — non è questa una minaccia, naturalmente, anche perchè non sono autorizzato a fare delle minacce da parte di quelle popolazioni — dei fatti spiacevoli.

Vorrei, quindi, pregare il Governo di porre allo studio questo problema e vedere di poterlo risolvere quanto prima possibile, anzi, ripeto, urgentemente, perchè dia il suo pratico risultato. Per concludere su questo tema ed anche per riassumere io la prego, signor Ministro, di voler puntualizzare la sua attenzione su tre motivi fondamentali: il pri-

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

mo, per quanto temporaneo e contingente, non può venir sottaciuto, cioè il fatto di dar lavoro a più centinaia di braccianti, in una zona che dal dopoguerra è in uno stato di arretratezza spaventosa; il secondo motivo si collega all'assolvimento di un impegno della Repubblica verso popolazioni tenaci, laboriose e silenziose, cioè all'impegno di restituire loro per lo meno quanto formava attrezzatura principale della regione, per le loro attività economiche e per lo stesso sviluppo culturale, riparando le terribili distruzioni belliche; il terzo motivo, complementare dei precedenti: la società esercente venga impegnata a porre in atto, cioè a tempo debito, un programma di azione diretto allo scopo che la ferrovia a scartamento normale assolva una funzione attiva per favorire in ogni utile modo il progresso della zona servita e perciò la sua medesima prosperità.

Non credo che valga la pena di spendere altre parole su questo argomento, e pertanto — e perdonate se il mio intervento è un poco un intervento a mosaico — io vorrei interessare l'onorevole Ministro ad un altro problema, ugualmente di pertinenza del bilancio che stiamo discutendo. Mi rincresce di dover parlare ancora di Pescara, ma la colpa non è mia: le cose nascono dove noi siamo, e le cose che noi conosciamo le dobbiamo portare necessariamente in questa sede. A Pescara esiste dal 1922 una società anonima cooperativa tra ferrovieri, intitolata « Casa nostra ». Ora questa cooperativa ha un passato che le fa onore, in quanto ha avuto la fortuna di avere come propri dirigenti dei ferrovieri veramente attaccati all'impegno che avevano assunto, veramente desiderosi di dare quiete e tranquillità ai molti ferrovieri che non hanno casa, che non ne avevano nel 1922 e non ne hanno oggi. Pescara infatti è una città che ha avuto uno sviluppo impensato nel tempo e starei per dire che più si fabbrica più mancano le case. Ora questa cooperativa ha pensato di poter avere, a proposito dell'ultimo stanziamento, sempre nell'ambito del Compartimento di Ancona, uno stanziamento che le consentisse di costruire altre case a favore dei ferrovieri. Lo stanziamento di 800 milioni è servito per finanziare altre cooperative, ma non la cooperativa di Pescara la quale aveva, come ha,

già un terreno a propria disposizione. I finanziamenti invece sono andati ad altre cooperative che debbono ancora trovare il terreno e acquistarlo. A questo proposito è tipico un esempio. Un'ultimo stanziamento di 36 milioni è stato concesso ad una cooperativa di Ancona, la quale è sorta appena da dodici mesi ed è composta soltanto da trentasei soci.

Per quanto riguarda la cooperativa di Pescara debbo aggiungere che sono state inviate dai ferrovieri di quella città 700 domande nella segreta speranza di veder assegnato un finanziamento che desse la possibilità di costruire in Pescara un adeguato numero di case patrimoniali atte ad alleviare la sofferenza dei ferrovieri.

Non è una cosa facile fare dei commenti quando si è di fronte a questa specie di quadro sinottico: Ancona ha 521 appartamenti per circa 2.563 impiegati; Foligno ha 175 appartamenti per 915 impiegati; Terni 129 appartamenti per 328 impiegati; Falconara 70 appartamenti per 594 impiegati; Pesaro 32 appartamenti per 125 impiegati; Fabriano 94 appartamenti per 539 impiegati; San Benedetto 16 appartamenti per 244 impiegati; Civitanova Marche 40 appartamenti per 99 impiegati; Ortona a Mare 12 appartamenti per 61 impiegati; a Pescara infine abbiamo 35 appartamenti esistenti e 24 in via di costruzione per 1.100 impiegati.

Come dicevo prima, la penuria degli alloggi in Pescara è problema di non facile soluzione, nè gli impiegati ferroviari hanno capacità finanziarie per poter accedere alle case di nuova costruzione i cui canoni di affitto sono altissimi.

Vorrei pregare anche per questa parte l'onorevole Ministro di voler fare in modo...

Signor Ministro, se io fossi un autorevole parlamentare, lei certamente non avrebbe lasciato il suo posto per andare a parlare con dei colleghi. E giacchè lei me ne offre l'occasione vorrei far presente il desiderio di molti colleghi ed anche mio che in occasione di qualsiasi intervento, sia pure il mio modestissimo, altri colleghi non vadano a far conversazione con il Ministro, perchè noi parliamo al Senato, ma soprattutto parliamo al Ministro in quanto egli è rappresentante del Governo e noi inten-

diamo rivolgerci al Governo. E mi perdoni il signor Ministro.

Dicevo, dunque, che anche su questo problema vorrei richiamare la particolare attenzione del Ministro. Indubbiamente le necessità possono essere pressochè identiche in tutti i compartimenti. Ma penso che si debba tener conto dei precedenti, si debba tener conto di necessità che vanno graduate. In altri termini vorrei che questi finanziamenti fossero concessi, non in dipendenza di simpatie o di influenze personali, ma soltanto con giustizia ed equità.

Infine mi si consenta di trattare un altro argomento, insolito per il bilancio che stiamo trattando, insolito inquantochè questo bilancio ci porta a pensare a sferragliamenti di con vogli, a fischi, fumo e rumori, ma non ci porta quasi mai a pensare a questioni di arte. Invece si tratta proprio di arte e trattando questo argomento io rientro nella mia casella o in quella che credo essere la mia casella.

Nel giugno 1950 l'Amministrazione delle ferrovie bandì un concorso nazionale per l'esecuzione di opere decorative, bassorilievi in ceramica colorata, pannelli e composizioni in mosaico, bassorilievi ad incavo in marmo, da collocare nei locali del ristorante e bar allogato nel corpo frontale della stazione di Roma. Veramente questo concorso venne con un certo ritardo. Io fui interessato dagli artisti aderenti al Sindacato dalla C.G.I.L., in quanto correavano voci tutt'altro che rassicuranti sulla sorte del concorso stesso che, stando sempre a quelle voci, sembrava dovesse essere superato su base di trattative private. Bisogna dire che per fortuna intervenne in tempo, operante, la legge che riguarda il due per cento sulle opere costruite dagli Enti statali e solo allora fu bandito un regolare concorso dal Ministero dei trasporti, il quale si premurò di creare una Commissione idonea per giudicare i lavori. Infatti questa Commissione, esauriti i propri lavori, rimise il verbale al Ministero, ma passarono parecchi mesi prima che si potesse conoscerne la decisione che, solo in seguito ad una mia interrogazione, fu portata a conoscenza degli artisti interessati. Ho qui la risposta, e potrei leggerla, ma non credo che sia strettamente necessario, in quanto la risposta stessa dice in altri termini che per un

solo concorso tutto si ritiene pacifico, non così per altri tre asserendoli viziati oltre che da errori di procedura anche di sostanza, non essendo tenuta la Commissione giudicatrice a deliberare sul merito delle opere, ma solo ad esprimere un parere.

Signor Ministro, vorrei pregarla di non costituire un precedente pericolosissimo. Guai se le amministrazioni di qualsiasi specie, nel momento in cui bandiscono i concorsi, dovessero avere una specie di riserva mentale su quello che potrà essere l'esito del concorso stesso. Gli artisti debbono avere la garanzia assoluta che le Commissioni chiamate a giudicare abbiano a dire l'ultima e definitiva parola, in quanto solo una Commissione giudicatrice, costituita sempre in gran parte da artisti, può dire la parola definitiva. Resta anche da rilevare il fatto che una giuria che oggi si vede mortificata in seguito a una decisione del tutto impensata e nuova, possa, in conseguenza, non aderire più alla partecipazione di qualsiasi altra giuria; e penso anche che ogni artista che si rispetti, ogni artista degno di tale nome, non possa più far parte di nessuna giuria se non a patto di avere l'elementare garanzia del rispetto della dignità professionale e della relativa competenza nel giudicare, al di fuori e al disopra di quelli che possono essere motivi concomitanti di natura politica e qualche volta anche, lasciatemelo dire, di suggestioni di cricche interessate.

I componenti di questa giuria hanno inviato al Ministero dei trasporti una lettera che mi permetto di leggere: « I sottoscritti, nominati con decreto 487-bis dell'8 maggio 1950 a far parte, come rappresentanti degli artisti, della Commissione giudicatrice dei concorsi per la esecuzione di opere decorative da collocare nel corpo frontale della nuova stazione di Roma Termini, si rivolgono direttamente all'Ecc. Vostra per la tutela della loro dignità professionale gravemente offesa dall'atteggiamento della suddetta Amministrazione.

« Chiamati a giudicare i concorsi di cui al bando in data 15 giugno 1950, in collaborazione con quattro funzionari della Amministrazione, tra i quali il presidente della Commissione, e con la presenza degli architetti progettisti, i sottoscritti hanno assolto il loro compito con quella rettitudine pari alla re-

sponsabilità della missione a loro affidata e con la convinzione che il loro verdetto — preso in perfetto accordo con i suddetti funzionari e con il rappresentante degli architetti progettisti — fosse insindacabile, come risulta dall'articolo 8 del bando. Invece le decisioni della Commissione, quali risultano dal verbale steso dallo stesso Presidente e firmato da tutti i componenti della Commissione, anziché essere posto direttamente alla sanzione dell'Eccellenza il Ministro, sono state riprese in esame e vagliate dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, assolutamente incompetente a formulare un giudizio tecnico sul valore artistico dei bozzetti e degli elaborati prescelti per l'esecuzione. D'altra parte, dalla risposta data all'interrogazione del senatore Cermignani, risulterebbe che il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato avrebbe rilevato alcuni vizi di procedura nella designazione dei vincitori dei vari concorsi.

« Se ciò fosse, è evidente che la Commissione giudicatrice avrebbe dovuto essere nuovamente convocata per prendere visione degli errori rilevati e provvedere eventualmente a rettificarli. Ma non poteva mai il Consiglio di amministrazione sostituirsi alla Commissione giudicatrice — decidendo come ha fatto — di annullare tre concorsi su quattro previsti dal bando, senza comunicare alla Commissione, ancora in funzione, i motivi per i quali il Consiglio stesso riteneva che i detti concorsi dovessero essere considerati nulli. Tale decisione infatti avrebbe dovuto essere presa solo dopo avere nuovamente consultato la Commissione giudicatrice, la cui procedura fu interamente ispirata dal presidente ingegner Onesti.

« I sottoscritti rilevano, infine, che è norma consuetudinaria che i verdetti delle Commissioni artistiche vengano senz'altro convalidati dal Ministero competente, secondo la lettera della legge 29 luglio 1949, n. 717, in applicazione della quale la Commissione fu nominata, la quale prevede l'aggiudicazione dei lavori da parte della Commissione e non un semplice parere consultivo.

In considerazione di quanto sopra esposto i sottoscritti chiedono formalmente all'Eccellenza Vostra di disporre una nuova convocazione della Commissione giudicatrice al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello

Stato, perchè possa esaminare la opportunità o meno di modificare le proprie anteriori insindacabili decisioni.

« Confidando che tale convocazione sarà fatta nel più breve termine possibile a tutela della dignità professionale dei membri della Commissione e degli interessi degli artisti rappresentanti, i sottoscritti porgono all'Eccellenza Vostra il loro deferente saluto ».

« Alfredo Biagini, Domenico Piccoli, Nunzio Presti, Amerigo Bartoli e Mario Penelope ».

Ho finito, onorevoli colleghi. Io credo di aver fatto il mio modesto dovere nel sottoporre all'attenzione dei colleghi e dell'onorevole Ministro i problemi di cui ho trattato. Mi auguro che il Ministro con la sua autorità e con la sua responsabilità voglia rendere giustizia a quanti oggi rivolgono al Governo, a quanti oggi hanno diritto di chiedere al Governo ciò che per mio mezzo hanno chiesto. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Di Rocco. Ne ha facoltà.

DI ROCCO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento, che sarà brevissimo, vuole essere soltanto una viva raccomandazione al Ministro dei trasporti innanzi tutto per una maggiore regolarità del servizio ferroviario nel Mezzogiorno, e in secondo luogo per una maggiore generosità nell'apprestamento di quei piccoli servizi che rendono meno disagiati i viaggi sulle ferrovie meridionali.

Il mio intervento infine vuole anche rinnovare una istanza per la risoluzione di un problema che riguarda la mia provincia.

Debbo anzi tutto dare atto al Ministero dei trasporti, e ai Ministri che si sono succeduti nella sua direzione, che anche per il Mezzogiorno d'Italia la ricostruzione delle ferrovie e di tutto quanto vi è connesso è proceduta con quella rapidità che è veramente vanto del Governo, e si è concretata in un miglioramento generale degno del più alto elogio. Tuttavia persistono alcuni inconvenienti ai quali, a mio avviso, può essere ovviato senza notevoli sforzi né organizzativi né finanziari. Con il collega senatore Romano ed altri, in una recente interrogazione, abbiamo lamentato i ritardi, talora notevoli, che si registrano sui treni del Mezzogiorno e specialmente della Sicilia. So che il senatore Romano si è anche occupato di

questo problema nell'ultimo suo intervento ed io quindi non mi dilungherò. Porterò soltanto alcuni esempi.

Lamentavamo in quella interrogazione in modo particolare che il diretto 926, almeno un paio di volte alla settimana, perdeva la coincidenza col diretto 86 per Roma che muoveva da Catania alle 17, costringendo i viaggiatori provenienti dalle province di Agrigento, Caltanissetta ed Enna ad attendere per ben tre ore il successivo direttissimo delle ore 20. Con i recenti cambiamenti di orario si è forse voluto rimediare a questo inconveniente, ma non mi pare che si sia raggiunto lo scopo se si devono ancora constatare fatti come quello che si è verificato otto giorni fa, cioè il 28 giugno scorso, allorchè i viaggiatori di quelle tre province, che sarebbero dovuti giungere a Roma alle 9,40, sono arrivati esattamente alle 14,30. Nè mi risulta che il fatto debba imputarsi a causa di forza maggiore.

Un altro esempio è quello dell'automotrice che parte da Palermo alle 18,30 e arriva a Messina frequentemente con notevole ritardo, di modo che i viaggiatori diretti verso il Continente non trovano la coincidenza col diretto n. 88 e sono costretti a pernottare a Messina. L'infortunio è capitato anche a me, per cui parlo anche per esperienza personale.

Secondo punto. Nei treni che provengono dalla Sicilia le vetture dirette Agrigento-Roma, Palermo-Roma e Catania-Roma ecc. — e ritengo anche quelle provenienti dalle altre località del meridione, ma io mi riferisco a quelle per le quali ho un'esperienza personale — mancano normalmente di tutti quei piccoli ma necessari servizi che costituiscono il così detto conforto del viaggiatore. Quasi mai c'è il sapone, mancano gli asciugamani, spesso i rubinetti sono guasti...

PRESIDENTE. Si ricordi, senatore Di Rocco, che siamo in sede di discussione generale dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti. Non mi sembra che gli argomenti che lei sta trattando rientrino nella discussione generale.

DI ROCCO. Sarò brevissimo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ella può parlare quanto vuole, ma non dimentichi che siamo in sede di discussione generale.

DI ROCCO. Ad ogni modo, piuttosto che presentare un ordine del giorno specifico, accennerò brevemente a queste cose.

Può darsi che questi oggetti si esauriscano presto, sia per il numero sempre grande dei viaggiatori, sia per lo spreco che essi forse ne fanno. Ma bisogna tener presente che per venire a Roma dalla Sicilia o dalla Calabria e da altre zone del Mezzogiorno si impiegano molte ore di viaggio, per cui la normale dotazione degli oggetti in parola per quei treni non può bastare. Bisognerebbe quindi stabilire dei posti di rifornimento nelle stazioni intermedie dove le soste sono un po' lunghe, come Messina, Battipaglia, Napoli. In quanto agli abusi che si possono verificare nel consumo di quanto l'Amministrazione appresta, si potrebbero affiggere dei cartelli che raccomandino la moderazione e il rispetto per le cose della collettività. Alla stazione di Firenze ne ho visto qualcuno molto efficace. Si farebbe così anche opera di educazione civica. Non vorrei cadere nel motivo che potrebbe sapere di pettegolezzo riecheggiando il confronto fra treni del Nord e treni del Sud, ma è anche vero che questo confronto i viaggiatori lo fanno, i settentrionali si meravigliano; le lamentele, quando viaggiamo, le sentiamo tutti e le facciamo in verità anche noi e rileviamo la contraddizione che mentre là dove i treni possono marciare molto rapidamente, come al Nord, il conforto è molto curato, nelle linee dove per forza di cose quella velocità non si può raggiungere e i viaggi sono molto lunghi manca quasi tutto. Questi inconvenienti, d'altra parte, incidono, a mio modesto avviso, anche sullo sviluppo del turismo. Ritengo che il modesto afflusso dei forestieri verso i paesi del Mezzogiorno, dove abbondano bellezze e motivi di richiamo, nonchè incantevoli luoghi di soggiorno, sia in parte dovuto a queste carenze. Non ho dati statistici comparativi per controllare la mia affermazione, e vorrei magari sbagliarmi, ma è cosa certa che non facciamo una bella figura di fronte agli stranieri.

E vengo al problema locale. Con un ordine del giorno, in sede di discussione del bilancio 1950-51, chiesi al Ministro del tempo l'ampliamento dei due scali ferroviari di Caltanissetta centrale e di Caltanissetta Xirbi. Il Ministro D'Aragona mi dette affidamento che queste opere, riconosciute necessarie, sareb-

bero state eseguite, ma subordinatamente, in ordine di tempo, ad altre più urgenti. Ho sperato invano che entro l'esercizio trascorso si sarebbe provveduto, ed ora, poichè la mia speranza perdura, rinnovo l'istanza. Per i lavori in parola sono stati già redatto i progetti; essi importano complessivamente una spesa di 47 milioni. Non siamo perciò nell'ordine di grandi stanziamenti, mentre per quella provincia, dove tra l'altro anche l'industria zolfifera ora è in ripresa, le opere hanno carattere di estrema urgenza. Gli operatori di Caltanissetta sono costretti a disagi non indifferenti ed anche a spese notevoli per le soste che devono pagare in conseguenza del maggior tempo necessario per le operazioni di scarico e carico delle merci. Anche il personale dell'Amministrazione ferroviaria deve compiere una maggiore fatica perchè costretto a lavorare in uno spazio angusto. Faccio notare che l'attuale attrezzatura dei due scali rimonta a quarant'anni fa, quando Caltanissetta contava circa 30 mila abitanti. Oggi ne conta invece più di 60 mila, e non mi pare giusto che le opere destinate alla sua vita di relazione, ai suoi scambi e ai suoi traffici debbano restare immutate.

Onorevole Ministro, ho finito. La circostanza, onorevole Ministro, che voi siate preposto anche alla realizzazione di quelle grandi opere che porteranno il Mezzogiorno verso un alto livello di progresso, è particolarmente favorevole perchè i siciliani e i meridionali in specie possano contare su un perfezionamento dei servizi ferroviari del Mezzogiorno, e colui che ha l'onore di parlare possa contare sull'accoglimento di quanto la sua provincia vi chiede. Talune cose che ho detto sono piccole cose, ma, forse perchè piccole, esse sono trascurate. Comunque ricordiamoci che anche le piccole cose possono avere valore morale e ad ogni modo sono fra quelle che concorrono ad accrescere il decoro e il prestigio del nostro Paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gavina, il quale nel corso del suo intervento svolgerà un ordine del giorno. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario* :

« Il Senato, ritenuta l'urgenza di provvedere alla elettrificazione della linea Voghera-

Piacenza a complemento dell'anello ferroviario Voghera-Piacenza-Milano-Voghera :

a) invita il Governo a voler provvedere agli stanziamenti necessari per l'esecuzione dell'opera per il prossimo bilancio 1952-53;

b) invita intanto ancora il Ministro competente a disporre perchè siano iniziati senza indugio i lavori di completamento e manutenzione degli impianti di manufatti e di linea già in atto per l'esecuzione del progetto di elettrificazione della linea stessa, con particolare riguardo per i lavori che si riferiscono alla stazione di Stradella ».

PRESIDENTE. Il senatore Gavina ha facoltà di parlare.

GAVINA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non vi meravigli il mio intervento del tutto occasionale su quello che è l'argomento in discussione. Io prendo la parola per richiamare l'attenzione dei colleghi e del Ministro competente su un problema che credo trovi consenziente anche l'amico comprovinciale: il relatore onorevole Corbellini che, come me, è della provincia di Pavia.

Dicevo che l'intervento mio ha un presupposto non locale ma generale; mi riallaccio, onorevole Ministro, a quanto ha detto il compagno di settore, onorevole Massini. Il rilievo fatto, che nel bilancio attuale non vi sia un soldo di stanziamento per lo sviluppo della elettrificazione, mi dà il diritto, io penso, onorevoli colleghi, di inserire il problema non tanto in sede, direi quasi di interrogazione, ma di complemento della discussione di quello che è il carattere generale del bilancio. E allora, poichè io ritengo di essere un pratico, io non chiedo a voi, onorevole Ministro, non chiedo a voi Commissione, non chiedo ai colleghi che si dica che quest'anno si debba por mano ai lavori di elettrificazione, ma io chiedo a voi di esaminare la opportunità e la necessità di quelli che sono i rilievi fatti da' compagno Massini, per tutto quello che è lo sviluppo del piano di elettrificazione del nostro Paese. E poichè il collega stesso ha accennato al tratto Voghera-Piacenza, io che appartengo a quella località credo di dover insistere e porre all'ordine del giorno e all'attenzione del Senato il problema stesso, perchè non è un problema

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

di impostazione, o di carattere locale, ma un problema di esecuzione di progetto di elettrificazione già approvato prima del 1940, ed in parte, e cioè per quanto riguarda i lavori di adattamento della linea, già eseguiti, si tratta di completarli.

L'onorevole Tommasini, ed altri con lui, hanno detto che vi sono problemi che occorre affrontare perchè risolvono il problema generale della elettrificazione. Qui però si tratta, ripeto, di un progetto già approvato ed in atto prima del 1940, l'esecuzione del quale è stata interrotta per gli eventi bellici. Si è verificata l'anomalia che solo i tre quarti dei lavori sono stati compiuti per la località di Stradella, mia città natale; ecco perchè nel mio ordine del giorno ho precisato la situazione di quella stazione, che è intermedia fra Piacenza e Voghera (26 chilometri da Voghera e 33-34 da Piacenza); sono stati fatti un sottopassaggio ed altri lavori: si è già completato il tunnel del sottopassaggio! Ma i lavori di completamento sono stati poi sospesi e sono in pericolo di franare quelli già fatti, costringendo la manutenzione compartimentale di Milano a puntellare i binari, perchè sotto i binari di corsa la galleria non è ancora completata nella sua testata e nel corrispondente marciapiede.

Lo scopo del mio intervento è duplice. Voi avete ritenuto necessario, fin dal 1940, questo tratto di elettrificazione. Cosa tendete infatti ad ottenere con l'elettrificazione della Piacenza-Voghera? L'eliminazione dell'ultimo residuo di deposito di locomotive, eliminando lo sperpero del mantenimento di un tratto di linea di circa 60 chilometri a vapore per unire la Roma-Bologna-Milano con la Milano-Voghera-Genova e con la Bologna-Torino. Compiuta l'unione, voi avrete la possibilità del giro completo dell'anello che passa da Stradella a Voghera e va a Milano, e che torna a Piacenza attraverso la linea Voghera-Piacenza, ottenete cioè a Piacenza ed a Voghera l'eliminazione di un impianto a vapore.

Vorrei accennare anche ad un piccolo dettaglio. Esiste un tronco di linea complementare che va da Stradella a Pavia, per un breve tratto di 12 chilometri dal bivio di Broni al bivio di Bressana-Bottarone, cioè all'allacciamento della Piacenza-Voghera con la Genova-Milano; questo breve tratto di linea andrebbe

pure elettrificato. È logico infatti che completando l'elettrificazione della Piacenza-Voghera non si voglia lasciare statico il breve tratto di 12 chilometri, il che vi porrebbe nella necessità di mantenere il collegamento delle due linee elettrificate con un breve tratto di trazione a vapore, inutile e superato.

Detto ciò per quel che ha attinenza con la necessità del lavoro, a me sembra che si possa ripetere che, poichè, con le disponibilità del bilancio attuale, malgrado i rilievi fatti dai diversi oratori, non si può pretendere l'esecuzione immediata di questi lavori, la pratica razionalità del ragionamento richiami l'opportunità di un inserimento nel nuovo successivo bilancio 1952-53 degli stanziamenti necessari a risolvere nel quadro generale delle elettrificazioni questa peculiare necessità locale.

Non spendo altre parole per i lavori particolari precisati e richiesti nella seconda parte del mio ordine del giorno. Vedete di prendere informazioni, troverete che i rilievi che ho fatto sono concreti. Si tratta di spostare il binario e di fare un marciapiedi, si tratta di fare la testata della galleria che già esiste e che altrimenti andrebbe in malora.

A me pare che le mie richieste siano pratiche e possano essere attuate, anche e solo coi mezzi di bilancio, alla voce manutenzione.

Accenno ad un altro piccolo e grande problema. Onorevole Corbellini, ne abbiamo parlato parecchie volte. Parlo della ferrovia Genova-Voghera-Milano-Chiasso. Nella nostra provincia c'erano quattro ponti, dato che da noi passano due grandi fiumi, il Ticino e il Po. Questi ponti erano in chiatte. Tre sono stati ricostruiti in ferro, ma uno ancora no.

CORBELLINI, *relatore*. Non è colpa nostra.

GAVINA. Noi ci siamo sempre interessati della questione. Quando i blocchi popolari dal 1904 al 1912 amministravano quei Comuni, ci siamo sempre preoccupati di questi problemi e li abbiamo risolti costituendo consorzi locali dei Comuni interessati e costruendo fino da allora tre ponti in ferro sul Po, dei quali, uno, quello alla confluenza del Po con il Ticino, misura 1.040 metri di lunghezza. Il ponte di Mezzana Corti fu subito ricostruito dopo la liberazione, anche perchè serviva alle comunicazioni ferroviarie con la Svizzera. Questo ponte già funzionava il 30 ottobre 1945. I no-

stri Comuni, nel 1912, avevano eseguiti i lavori necessari per il soprapassaggio a Mezzana Corti, soprapassaggio sul ponte ferroviario, che consente la comunicazione fra Genova e Milano con la camionabile.

Allora, onorevole Ministro, chiedo a voi: ma è ammissibile che dall'ottobre 1945 ad oggi non si sia ancora riusciti a rimettere in efficienza il soprapassaggio a Mezzana Corti? Eppure mancavano solo le scarpate di accesso al soprapassaggio, a meno che nella ricostruzione del ponte si sia caduti in un difetto tecnico che non permetta più l'uso del soprapassaggio, e non si sappia come dirlo: a questa opera sono interessati i due Ministeri, dei trasporti e dei lavori pubblici. Se, come mi auguro, questo non è, nella interrogazione presentata da me e dall'onorevole Sinforiani, per il medesimo oggetto, si dice, che forse non ultima ragione al permanere del ponte di fortuna in chiatte, è la spesa corrispondente di 10 milioni di lire al mese per il suo mantenimento. Si tenga presente che dal 1945 sono passati sei anni, e che non mancano che due rampe, ripeto, per l'uso del ponte rifatto.

È una malignità allora, scartata la prima ipotesi, il supporre che ci possa essere un nesso e connesso fra l'interesse di chi ha oggi la manutenzione del ponte e l'esecuzione della opera nuova? Questo è il tema dell'interrogazione. Ma non entriamo in queste critiche per ragioni pratiche; però è ammissibile che tutto quello che va a finire agli organi superiori di Roma debba dare il sospetto che non si sa eseguire una semplice cosa di ordinaria amministrazione: superiamo questo stato di cose! Vi segnalo il fatto perchè, come alla stazione di Stradella vanno completati i lavori lasciati in corso di ultimazione, così pure a Bressana-Bottarone si deve dare l'accesso sul ponte ferroviario che unisce le due sponde del Po.

Prolungare la cosa vorrebbe dire incuria e incapacità; non vi può essere l'una se non c'è anche l'altra ragione: troncate questa stasi e ristabilite il passaggio.

Chiudo il mio intervento dicendo una cosa pratica: mancano gli stanziamenti. Credo di aver fatto unicamente il mio dovere denunciando la necessità di completarli; se il mio intervento sarà valso a richiamare le argo-

mentazioni del compagno Massini su tutto il problema dell'elettrificazione in Italia, io sarò ben lieto di avere speso le mie parole perchè il problema particolare risolverà anche il problema generale.

Il mio ordine del giorno si compone di due parti, la prima pone un problema generale che va impostato e risolto col bilancio futuro 1952-53, questo io chiedo: la seconda richiama l'attenzione del Ministro competente ed è, potrei dire, di ordinaria amministrazione. Confido che il Ministro convenga con me sulla opportunità, convenienza e praticità di amministrazione e di economia e disponga perchè i lavori in sospenso siano ultimati, rientrando ciò nelle possibilità di bilancio. (*Applausi dalla sinistra*).

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

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, considerata la necessità di conciliare la utilizzazione dei treni con il loro orario in rapporto all'interesse generale dei viaggiatori,

fa voti perchè nella apprestazione di orari e di fermate si tenga presente la condizione di quei luoghi che — per la loro importanza soprattutto dal punto di vista agricolo, industriale, turistico — esigono un servizio maggiore e migliore ».

PRESIDENTE. Il senatore Macrelli ha facoltà di parlare.

MACRELLI. Onorevole signor Presidente, molti colleghi si sono meravigliati perchè in questa discussione sul bilancio dei Trasporti, io non ho presentato il solito ordine del giorno; dico solito perchè dall'Assemblea costituente ad oggi io ero abituato, tutte le volte che veniva in Parlamento questo bilancio, a presentare un ordine del giorno riguardante il trenino azzurro che lega la marina adriatica (Rimini) a San Marino. La ragione del mio silenzio esiste. Probabilmente i colleghi ignorano che proprio in questi giorni si stanno discutendo i rapporti fra le due Repubbliche, la giovane e grande Repubblica italiana, la piccola, secolare, gloriosa Repubblica di San

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

Marino. Noi formuliamo l'augurio, onorevoli colleghi, che le trattative arrivino a buon porto e risolvano finalmente i problemi che riguardano i due Stati, anche per ragioni di ordine internazionale, ma soprattutto per ragioni di ordine morale e politico. Non aggiungo altro, perchè voi certamente mi comprenderete.

Il collega Tommasini ha voluto fare il mio nome, con espressioni di cui gli sono grato, nel suo suo lungo ma interessante discorso. Egli ha richiamato la vostra attenzione su quello che ebbi l'onore di dire un anno fa, e precisamente il 12 luglio 1950, a proposito del personale. Io non avevo fatto una proposta di legge, onorevole Tommasini, io avevo espresso un pensiero, pensiero che mi auguravo potesse essere accolto attraverso un disegno di legge. C'era già stato quello presentato dal collega Silvestrini, bocciato dalla Commissione; ma io parlai ugualmente e dissi cose che fecero una certa impressione al Senato e che indussero l'allora ministro, onorevole D'Aragona, a darmi una risposta che mi tranquillizzò, per questa semplice considerazione: egli annunciò al Senato che era in discussione all'altro ramo del Parlamento, presso la Commissione dei lavori pubblici e dei trasporti, un disegno di legge di un deputato, del quale non ricordo ora il nome, che riguardava appunto il personale ferroviario, soprattutto il personale dei gradi superiori. Si augurò in quella occasione il Ministro che il progetto di legge diventasse legge e si provvedesse nei confronti di coloro che meritavano veramente un trattamento, non dico di favore, ma di giustizia.

Facevo notare allora che con i regolamenti in vigore dovevano allontanarsi dalla famiglia ferroviaria elementi di primissimo ordine, elementi tecnici che hanno fatto onore e che continuano a fare onore all'Amministrazione e al Paese. Accennavo allora, come ha accennato oggi il collega Tommasini, all'articolo 83 del regolamento il quale dà facoltà all'Amministrazione di conservare in servizio detto personale fino ai seguenti limiti massimi: 62 anni per gli appartenenti ai gradi non superiore al III (grado VI della gerarchia statale); 64 anni per gli appartenenti al grado II (grado V della gerarchia statale); anni 66 per

gli appartenenti al grado I (grado IV della gerarchia statale). Ma accanto all'articolo 83 e a queste cifre io mettevo delle altre cifre sulle quali richiamo l'attenzione del Ministro, ma, soprattutto, l'attenzione del Senato. Io vi faccio grazia, onorevoli colleghi, di altri numeri che costellano il mio intervento di allora; mi limito a quello che si riferisce all'anno corrente e all'anno prossimo, salvo una breve incursione nel 1950. Perdite per esoneri normali dovuti ai limiti di età stabiliti dall'articolo 86 del regolamento dal 1950 al 1953: per l'anno 1950, 215 esoneri; per l'anno 1951, 166; per l'anno 1952, 132; per l'anno 1953, 114. Ciò significa che vi saranno 628 esoneri in totale.

Situazione al 1° gennaio del 1954, per effetto degli esoneri di cui ho parlato, numero dei posti in organico 2.151; consistenza di ruolo 1.274; differenza: 877 unità in meno. Cioè, ecco la conclusione che ha un valore del quale non bisogna nascondersi l'importanza, nel brevissimo termine di un triennio si verificherà un vuoto di ben 877 unità, vale a dire il 40 per cento del numero dei posti in organico riservati ai funzionari di gruppo A. *Provideant consules!* Ma come provvedere? Bisogna avere il coraggio, onorevoli colleghi, di affrontare il problema, o risolvendolo come avevamo proposto noi — e crediamo che sia una soluzione di giustizia, ma soprattutto di interesse per l'Amministrazione delle ferrovie e dello Stato — oppure abolendo l'articolo 83. Di qui non si esce. Il dilemma si impone ed è inesorabile. Altrimenti accadono quegli inconvenienti a cui ha accennato il collega Tommasini. Era lontano da lui il pensiero di fare degli appunti d'ordine personale; è lontano da me lo stesso pensiero, però intendiamoci bene su questo punto: bisogna uscire da una situazione che può creare, come ha già creato, dei malintesi, degli urti, dei contrasti che si riflettono poi nell'interno dell'Amministrazione e a danno dell'Amministrazione e quindi anche della Nazione.

Un altro problema che non è specificatamente considerato nel mio ordine del giorno, ma che però riflette ugualmente, per la materia, il suo contenuto è quello che ha trattato particolarmente il collega Massini e che hanno discusso altri colleghi: il rapporto tra strada e rotaia. Vecchio tema, sempre grave,

delicato che non si vuole però affrontare in pieno, perchè è un problema difficile nella sua soluzione pratica, realistica. Comunque si invocano e si sono invocati dei provvedimenti e noi pensiamo che il Ministero dei trasporti interverrà a risolvere il dualismo fatale che non dovrebbe esistere più, perchè per noi strada e rotaia dovrebbero completarsi a vicenda e soltanto allora il problema potrà avviarsi ad una soluzione compatibile con gli interessi generali del Paese.

Ma vi dicevo che il problema al quale ho fuggacemente e rapidamente accennato si riflette in parte anche nell'ordine del giorno che vi ho presentato. È un ordine del giorno applicabile a tutte le regioni d'Italia e a tutte le linee ferroviarie, perchè, come avete sentito, riguarda gli orari e le fermate dei treni.

Io debbo elogiare l'Amministrazione delle ferrovie perchè, almeno durante il periodo estivo — e quindi anche oggi — ha aumentato abbastanza considerevolmente il numero dei treni: però — ahimè! — quanti desideri insoddisfatti e quanti interessi trascurati. Io non so se sia capitato a voi quel che è capitato a me. Partendo da Roma per arrivare alla mia terra, quante volte ho visto passare rombanti treni rapidi e direttissimi, che andavano da una grande città a un'altra grande città senza fermarsi mai nelle stazioni intermedie! Eppure ci sono delle città che hanno il loro valore e hanno la loro importanza.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Non sarebbero più rapidi se dovessero sostare in una stazione intermedia.

MACRELLI. Accenno alla linea che mi sta a cuore, in cui quei treni sono desolatamente vuoti o quasi.

Perchè? Ma è naturale: non potete pretendere che ad Ancona e a Bari, in ipotesi, salgano tanti viaggiatori da riempire questi vostri rapidi e questi vostri direttissimi; sono poche le persone che si spingono da un estremo all'altro di questi percorsi. Perchè non si provvede? Perchè non avete ascoltato le voci che sono venute e dai Comuni e dalle Camere di commercio? Le voci sono rimaste clamanti in deserto. Dicevo dunque che vi sono città intermedie importanti dal punto di vista agricolo, turistico ed industriale; pochi minuti permet-

terebbero una utilizzazione più razionale dei mezzi di trasporto.

A me risulta, e risulta soprattutto al Ministro e particolarmente al Sottosegretario che si è dedicato con speciale cura alle ferrovie, l'onorevole Mattarella, che nelle conferenze-orario di Bologna o di altre città e a quella recente di Padova, le Commissioni avevano accettato questi voti espressi dalle popolazioni interessate, ma una mano, non so se chiamarla sacrilega o meno, ha cancellato le fermate proposte; è naturale: la voce della periferia non è quasi mai sentita al centro. E allora torniamo a parlare della famosa burocrazia, anche in questo caso la piovra immensa che con i suoi tentacoli soffoca o cancella ogni legittima aspirazione. Ritornando dunque alla linea Ancona-Bologna-Milano, che mi sta particolarmente a cuore....

GENCO. Perchè non si spinge un poco più in giù nell'Italia e parla anche di Barletta?

MACRELLI. Io naturalmente parlo delle mie terre; tu parlerai per le tue. ... ci sono delle città che meritano tutta la vostra attenzione, per il loro passato, per la loro posizione, ma soprattutto per il loro apporto all'economia del Paese. E non accenno, soltanto alla mia Cesena, ma accenno a Forlì, a Faenza, a Imola. Si dimentica che la Romagna è una terra agricola per eccellenza, una terra ubertosa. Soltanto dalla stazione di Cesena partono in media oltre 2.000 vagoni, durante il breve periodo estivo, di prodotti ortifruttilicoli non solo per l'Italia, ma anche per l'estero; ed altrettanto si dice per le località già ricordate. Non ci lamentiamo, e potremmo farlo, almeno in parte, per quanto riguarda la dotazione di vagoni merci e di treni merci, ma per quello che riguarda i treni viaggiatori noi dobbiamo mantenere in pieno le richieste fatte dai vari enti locali. Se la Romagna ha importanza dal punto di vista agricolo e industriale, ha importanza anche dal punto di vista turistico. Quando voi pensate alla riviera adriatica, quando voi ricordate le vallate magnifiche del Savio, del Marecchia, del Senio; quando voi considerate la vicinanza della Repubblica di San Marino, voi avete una visione chiara e precisa della importanza di quelle località. Orbene, di là — ripeto — passano questi treni quasi vuoti, senza fermarsi. Non vi parlo poi degli orari pa-

radossali per i treni che si fermano. Con l'orario alla mano potrei fare degli esempi. Ci sono dei contrasti così evidenti e così stridenti, tra quello che viene accordato e quello che chiedono le popolazioni, che io vi domando, se non oggi, almeno per l'immediato futuro, un provvedimento che accontenti le legittime aspirazioni della Romagna. Quanto vi ho detto in questo momento va proprio ad incidere sul problema a cui ho accennato prima, quando vi ho parlato del dissidio, tra la strada e la rotaia. Anche nei casi da me rilevati e cioè quando i passeggeri arrivano alla stazione e vedono i treni passare senza fermarsi, ricorrono, ed è naturale, all'automezzo, e allora la ferrovia diventa o rimane quella dolorosa realtà che conosciamo: perchè il bilancio delle ferrovie, voi mi insegnate, gronda di molte lacrime, non voglio dire di sangue. Ed è naturale che sia così, è umano che sia così; ma è anche naturale ed umano che noi vi chiediamo provvedimenti, i quali tornano non soltanto a vantaggio delle popolazioni, ma tornano soprattutto a vantaggio dell'Amministrazione della Nazione.

Onorevole Ministro, dicevo che sono stati chiesti da parte di enti pubblici, dei provvedimenti. Ve ne accenno qualcuno: provvedimenti per la linea Ferrara-Ravenna-Rimini; per la linea Lavezzola-Lugo-Faenza; per la Bologna-Rimini-Ancona; per il collegamento fra la riviera adriatica e Firenze, ma tutti i voti sono rimasti inascoltati.

In un rapporto diretto all'Amministrazione delle ferrovie io ho trovato questa frase caratteristica: « A parte le considerazioni dei nostalgici che hanno ricordato quanto diversamente veniva considerata la Romagna in altri tempi, non si può negare valore al sentimento più umano di tutti gli altri cittadini che, attaccati al proprio campanile, fanno dei confronti ». E i confronti sono sempre odiosi, onorevole Ministro. In Romagna fortunatamente i nostalgici sono pochi. Non vorrei che per colpa... dei treni, od anche per altre colpe che sono maggiori, si alimentassero, non dico delle nostalgie, ma dei ricordi poco lieti.

Ho accennato prima al collegamento diretto fra la riviera adriatica e Firenze. Nel mio intervento dell'anno scorso ed anche degli anni precedenti io ebbi a ricordare gli impegni pre-

cisi assunti dal Ministero dei trasporti. Relatore oggi del bilancio è l'onorevole Corbellini. Rammento che proprio a Montecitorio, durante una seduta dell'Assemblea costituente, ci raccogliemmo attorno al Ministro dei trasporti, onorevole Corbellini, rappresentanti politici, parlamentari, amministratori delle varie zone interessate alla ferrovia Faenza-Firenze ed avemmo delle assicurazioni, delle precisazioni; si accennò perfino all'impostazione in bilancio di diversi milioni che avrebbero servito alla ricostruzione di quella linea la quale, oltre tutto, aveva anche una importanza ed un valore strategico. Le promesse non sono arrivate nemmeno a metà strada...

CORBELLINI, *relatore*. Sono andate più in là.

MACRELLI. La ferrovia è arrivata fino a Marradi. Da Faenza a Firenze sono 100 chilometri, da Faenza a Marradi saranno 30 chilometri al massimo; ella è un matematico, ma in questo momento riceve una lezione da un legale che è la negazione per i numeri e l'aritmica.

Dunque, meno di un terzo della linea è stato costruito. Ho visto che l'amico Braschi ha presentato un ordine del giorno al quale mi associo e mi auguro che dal banco del Governo venga un'assicurazione precisa a questo proposito.

E poichè sono ancora in Romagna, consentite che mi fermi un poco a Ravenna. Anche Ravenna, la città dell'arte, della gloria, della storia bizantina, la città che ha una tradizione magnifica, è quasi abbandonata. È vero che è stata chiamata la città del silenzio, ma è un silenzio più eloquente di tante parole. Ravenna merita una maggiore attenzione da parte del Governo, non solo per il servizio dei treni, ma soprattutto per quel che si attiene alla sua posizione nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie. Badate, sono passati cinque anni dalla liberazione. Il Ministero dei trasporti venne incontro ai desideri legittimi di Ravenna in relazione al problema ferroviario. Si incominciò la costruzione dell'edificio della stazione. Orbene, si è provveduto solo in parte al fabbricato centrale e non si è provveduto affatto al fabbricato viaggiatori. In una relazione mandata dalla Camera di commercio di Ravenna al Ministero dei trasporti si dice tra

l'altro: « È da tener presente un altro aspetto del problema, senza alcun dubbio il più grave, rappresentato dall'assoluta necessità della totale ricostruzione del fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria. Tale ricostruzione è limitata, allo stato degli atti, al solo corpo centrale dell'edificio, che resterebbe in conseguenza privo dell'ala di destra, lato sud (Rimini), e dell'ala sinistra, lato nord (Ferrara). È perciò ovvio che quando sarà completato l'edificio centrale sarà giocoforza adattare qualche suo ambiente ad altri uffici... non lasciando intatti gli attuali fabbricati, poco più che baracche, indecorosi sia per la città in se stessa che per la zona su cui sorgono, dirimpetto ad uno dei più illustri e famosi monumenti dell'arte basilicale romana oggi esistenti al mondo. Ad evitare un tale sconcio, ad oltre 5 anni dalla data della liberazione della città, in un capoluogo di provincia che è per di più centro d'arte e mèta turistica, è assolutamente indispensabile che l'Amministrazione ferroviaria entri nell'ordine di idee, alla ripresa dei lavori, di ricostruire integralmente, secondo il progetto originario, il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione ».

L'onorevole ministro D'Aragona aveva dato assicurazioni in proposito, anzi mi risulta che aveva dato disposizioni precise. Poi o per la crisi, o per altre ragioni non si è provveduto e la stazione di Ravenna è ancora nello stato in cui si trovava qualche anno fa.

Accanto a questa grande stazione ce n'è un'altra piccola, quella di Castelbolognese, che vediamo passando per la linea da Rimini a Bologna. Anche lì si è provveduto per una parte dell'edificio ed il resto è rimasto misera costruzione che non fa certo onore alle Ferrovie.

Si provveda e si provveda anche in un altro senso. In questi giorni un gruppo di parlamentari, guidati dal caro e giovanile amico onorevole Gasparotto, cui deve andare il nostro saluto e la nostra riconoscenza per l'opera che svolge nel campo turistico, è stato ospite della generosa popolazione della regione di Aosta. Orbene, durante il convegno è stato approvato un ordine del giorno che, fra l'altro, invita l'Amministrazione delle ferrovie a tener presente nelle costruzioni il carattere locale, le tradizioni architettoniche, tutto quello che ser-

ve a dare una espressione caratteristica ai luoghi dove i viaggiatori si fermano. Non farò degli accenni polemici alle varie architetture delle nostre stazioni nè di Roma, nè di Firenze, nè di altre città; io guardo solo col mio occhio di profano, giudico, non « mando » ma certo esprimo pensieri che non sono molto aderenti a quelli espressi da chi ha applaudito a queste costruzioni.

L'appello che viene da uomini qualificati sia accolto dall'Amministrazione delle ferrovie; si tenga conto delle tradizioni italiane. L'Italia è il Paese dell'arte e della bellezza. Non lo si dimentichi neanche quando si tratta delle ferrovie e delle stazioni ferroviarie!

E un ultimo argomento, sul quale ebbi occasione di parlare. Già i nostri discorsi non sono che ripetizioni di argomenti trattati troppe volte e questo è umano, purtroppo... ma qual'è la nostra funzione? Veniamo qui e ogni anno, durante le discussioni dei bilanci parliamo, presentiamo ordini del giorno, invochiamo provvedimenti, riceviamo da quel banco assicurazioni; attendiamo, poi passano gli anni, si ritorna a discutere sugli stessi bilanci, si trattano gli stessi argomenti, probabilmente si ricevono le stesse promesse, ma poi? Non so cosa dirà il nuovo Ministro dei trasporti, mi auguro che faccia onore alla parola impegnativa che dirà, e spero di non dover tornare a discutere degli stessi argomenti di oggi un'altra volta.

L'argomento dunque che dovrebbe richiamare il nostro senso di responsabilità e soprattutto il dovere di chi ha l'obbligo di intervenire è il seguente: abbiamo chiesto spesso dei provvedimenti per gli esonerati politici. Fa onore agli onorevoli Corbellini e D'Aragona l'aver affrontato e risolto in gran parte il problema. Credo che abbia agito anche l'attuale Ministro. Comunque gradirò conoscere qualcosa in proposito. Sono ancora pochi quelli rimasti fuori; lo so, la maggior parte è stata immessa nella famiglia generosa e laboriosa dei ferrovieri, molti sono ritornati, in pensione, perchè avevano raggiunto i limiti di età: perfettamente d'accordo. Ma restano ancora altri che attendono. Io ho ricevuto proprio in questi giorni lettere invocanti un provvedimento da parte del Governo e da parte del Parlamento. Si tratta di poche persone anco-

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

ra, che hanno pagato in altre ore dolorose e tristi della vita e della storia del nostro Paese: andiamo loro incontro, sono gli ultimi e forse agli ultimi giorni della loro vita.

Io invoco questo provvedimento che farà onore a noi e a voi, perchè soprattutto è un provvedimento ispirato a sensi di giustizia e di umanità. (*Vivi applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Priolo, il quale nel corso del suo intervento svolgerà l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato della Repubblica rinnova al Governo l'invito a procedere alla elettrificazione della linea jonica, considerando che la esecuzione di tale opera non solo consentirebbe il rapido inoltro di treni merci e di treni derrate, decongestionando la linea tirrenica, ma riuscirebbe altresì di immenso giovamento alle industrie, laboriose popolazioni di quella zona.

« Lo invita altresì a procedere intanto alla completa revisione e al rafforzamento dell'armamento in genere e in particolare dei ponti di quella linea, che attualmente non consentono neanche il transito delle locomotive a vapore pesanti ».

PRESIDENTE. Il senatore Priolo ha facoltà di parlare.

PRIOLO. Onorevole signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, poco fa l'amico Macrelli, concludendo il suo intervento, diceva con senso di profonda amarezza che ogni anno nella discussione dei bilanci siamo costretti a ripetere le stesse cose.

È vero, caro Macrelli, ed io comincio a non credere più nei proverbi che, si dice, siano il concentrato della sapienza e dell'esperienza.

Ricordate? *repetita juvant*, « la goccia scava la roccia ».

RICCI FEDERICO. *Pulsate et aperietur vobis*.

PRIOLO. Esatto: *Pulsate et aperietur vobis*. È la voce del Vangelo; dovrete ascoltarla voi altri democristiani, ma intanto non ascoltate neanche quella! (*ilarità*).

Infatti ho dinanzi a me l'estratto del discorso, pronunziato due anni orsono, e cioè l'8 luglio 1949, ministro Corbellini, con cui

chiedevo che venisse impostato il problema della elettrificazione della linea jonica; cosa si è fatto fino ad oggi? Un bel nulla! (*Commenti dalla sinistra*).

Viaggiando l'altro giorno in compagnia del senatore Salomone, arrivato a Paola, egli, additandomi i binari della linea Paola-Cosenza, mi diceva con voce accorata: « vedi, quella è la ferrovia della morte ».

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esagerato.

PRIOLO. Esagerato, e perchè? Vorrei che fossero presenti i colleghi Mancini e Salomone per domandare loro quante disgrazie sono accadute su quella linea, data la fortissima pendenza per cui varie volte si sono sganciate delle vetture, causando decine e decine di morti.

È una esagerazione questa? Che cosa volete di più? Una ecatombe? Una guerra in Corea? (*ilarità*).

Ad ogni modo io ho parlato per *incidens* di questa linea e per ricordare soltanto che, se essa è chiamata la ferrovia della morte, la Jonica invece è chiamata con frase allegra la ferrovia di cartone, tanto è vero che su di essa vengono utilizzate soltanto le locomotive a vapore di vecchissimo modello, e delle automotrici leggere.

Onorevole Ministro, il problema della linea jonica è un problema gravissimo e il relatore Corbellini lo sa.

Nel 1949, parlando su questo argomento, io dicevo: « le due linee continentali, la tirrenica e la jonica sono i polmoni attraverso i quali respira la grande isola mediterranea: la Sicilia. Bisogna dilatare al massimo questi polmoni » e l'illustre collega Tommasi della Torretta, interrompendomi con quel garbo e quella signorilità che lo contraddistinguono, commentava: « ti ringrazio per la Sicilia ».

Non vi era nelle sue parole alcuna ironia, ma un affettuoso sincero e vivo ringraziamento perchè egli sentiva che io, chiedendo l'elettrificazione della linea jonica, difendevo gli interessi della sua Sicilia.

Si sta provvedendo alla elettrificazione delle linee ferroviarie siciliane, e va bene, ma non si pensa che, quando entreranno in funzione su quelle linee i locomotori pesanti, naturalmente il tonnellaggio trainato sarà maggiore,

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

è quindi maggiore sarà la congestione sulle due teste di ponte di Messina e di Villa San Giovanni.

Io chiedo al vostro senso di responsabilità ed alla vostra intelligenza di sapere come sarà possibile smaltire tutto l'enorme traffico attraverso la linea tirrenica, che si svolge con un tracciato quanto mai impervio, e che comunque è servita da un solo binario.

Noi ci vantiamo ad ogni piè sospinto di essere discendenti dei romani, ma purtroppo dei romani abbiamo ereditato soltanto i difetti.

I romani nell'impostare i problemi non badavano solo al presente, ma con acume ed intelligenza si proiettavano nell'avvenire; ne sono prova le grandi strade consolari, i grandiosi fori, le grandiose costruzioni di quella epoca; mentre noi invece, apriamo oggi una strada, e ci accorgiamo dopo breve tempo che non risponde più alle aumentate esigenze del traffico; costruiamo un palazzo, e dopo qualche anno dobbiamo constatare che non è sufficiente per contenere i servizi ai quali è stato destinato.

Così per la linea tirrenica che, non solo, come dicevo prima, ha un tracciato quanto mai impervio, a strapiombo sul mare, con lunghe gallerie e curve pericolose, ma quel che più conta è ad un solo binario.

Mi si può obiettare che la linea fu costruita molti e molti anni or sono, ma anche Camillo Cavour costruì, ora è quasi un secolo, le linee ferrate del Piemonte, e le fece a doppio binario.

Proiettarsi perciò nell'avvenire, pensare che il mondo cammina, ricordarsi che l'umanità progredisce, e quindi esaminare ed impostare i problemi non con occhio miope, ma con sguardo lungimirante. (*Approvazioni*).

Io comprendo le grandi difficoltà che si frappongono oggi alla costruzione di un altro binario sulla linea tirrenica, ma soggiungo subito che noi abbiamo in atto il doppio binario, sol che si provveda alla elettrificazione...

GENCO. Della linea jonica! Sono due anni che lo dico.

PRIOLO. Lo diciamo tutti e da tanti anni caro Genco, ed io quando fui Sottosegretario ai trasporti, posi immediatamente il problema: elettrificare la linea jonica, linea pianeggiante e perciò linea di grande velocità, lungo

la quale instradare tutto il traffico della Sicilia in maniera da decongestionare la linea tirrenica, ormai satura fino allo inverosimile. Non potevo chiederne allora la immediata realizzazione, perchè in quel periodo — eravamo nel 1945 — si trattava di rimettere a posto l'intera rete ferroviaria, sconquassata terribilmente dalla guerra, ma fin da allora, quando ella, onorevole Corbellini, a Firenze — Capo servizio alla trazione...

CORBELLINI. Ne abbiamo parlato.

PRIOLO. Non solo ne abbiamo parlato allora, ma poichè due anni fa, intervenendo su questo bilancio, ricordai a lei, non più Capo servizio, ma Ministro dei trasporti, la mia vecchia proposta, ella interrompendomi, lo rilevo dal resoconto stenografico, disse: « lo ricordo e io poi ho ripreso il problema, facendone argomento di un mio articolo su " Il Globo " ».

Ed io a mia volta: « articolo, che ho letto e dal quale ho rilevato come ella annette alla linea jonica grande importanza e manifesta il lodevole proposito di elettrificarla ».

Eppure a tutt'oggi non si è fatto nulla ed io ho la dolorosa impressione che non si farà nulla.

Ho letto, onorevole Corbellini, la sua relazione e le assicuro che mi son cadute le braccia, rilevando come gli stanziamenti per la parte straordinaria del bilancio siano ridotti ai minimi termini.

Dove va dunque a finire la elettrificazione?

Ed io penso con terrore al congestionamento della linea tirrenica.

Nei mesi scorsi, durante la campagna agrumaria, l'intelligente e solerte capo-stazione di Villa San Giovanni, cavaliere Ascoti, mi faceva presente che transitavano da quella stazione mille e settecento carri al giorno in media: una cosa paurosa, quando si pensi che ai treni merci debbono poi aggiungersi i treni viaggiatori, che non sono pochi.

Ora la linea jonica si presta magnificamente ad essere elettrificata, perchè è pianeggiante, non ha bisogno di opere d'arte di grande rilievo.

GENCO. C'è qualche ponte.

PRIOLO. Piccola cosa in confronto alla linea tirrenica.

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

Si tratta soltanto di porsi il problema, di rilevarne la importanza e di mettersi in mente di risolverlo, data la gravità della situazione.

Intrattenendomi qualche ora fa con i due sottosegretari ai trasporti Mattarella e Battista, essi mi confermavano che il problema, che io avrei agitato nel mio discorso, era importantissimo e che esso assillava i dirigenti del Ministero dei trasporti.

*Sunt lacrimae rerum*, onorevole Corbellini; ma, quando due anni or sono il Presidente chiese a lei, Ministro dei trasporti, di esprimere il suo pensiero sul mio ordine del giorno, col quale si chiedeva appunto la elettrificazione della linea jonica, ella rispose testualmente così: « Come il senatore Priolo sa i lavori per la litoranea jonica sono già cominciati e confidiamo di poterli portare innanzi il più rapidamente possibile: si stanno rafforzando i ponti, poi si provvederà all'armamento, poi si penserà all'elettrificazione, tutto ciò rientra nel piano E.R.P. per l'intera litoranea, che arriva come è noto fino ad Ancona ».

E poichè ella, concludendo, diceva di accettare il mio ordine del giorno come semplice raccomandazione, io insorgevo assai meravigliato e, mantenendo l'ordine del giorno, facevo appello al senso di responsabilità del Senato perchè venisse approvato.

Difatti l'ordine del giorno messo ai voti risultò approvato a grande maggioranza.

PRESIDENTE. Una bella vittoria! (*ilarità*).

PRIOLO. Sì, onorevole Presidente, una bella vittoria, ma soltanto morale, perchè, pur non pensando che, dopo il voto, i lavori per la elettrificazione sarebbero subito cominciati, ritenevo però che il Governo, assolvendo l'impegno che il Senato coll'approvazione dell'ordine del giorno gli assegnava, avrebbe per lo meno impostato il problema.

L'onorevole Corbellini può è vero giustificarsi, dicendo che non è più Ministro.

CORBELLINI, *relatore*. Ci vogliono i soldi.

PRIOLO. Ci vogliono i soldi: ma il piano E.R.P. dove è andato a finire?

Non solo di esso non si ha più notizia, ma, quello che è più grave, la sua relazione a questo proposito è quanto mai pessimistica, perchè ci si afferma che tutto il programma inteso, svoltosi fino al 1950, ha avuto ora una frattura.

MASSINI. Un affossamento completo.

PRIOLO. Niente di meno da uno stanziamento di 422 miliardi si precipita in uno stanziamento di appena tre miliardi e 600 milioni. (*Commenti*).

CORBELLINI, *relatore*. I 422 miliardi dovevano servire per tre anni e questi per uno solo.

PRIOLO. Onorevole Corbellini, divida 422 per tre, e, se da tale divisione ricava 3 miliardi e 600 milioni, avrà ragione lei, ma se questo non sarà, come purtroppo non è, mi lasci dire che la difesa, che ella tenta di fare della impostazione straordinaria del bilancio, non serve a nulla, perchè le cifre hanno la loro tremenda eloquenza e l'aritmetica non è una opinione! (*Approvazioni*).

D'altra parte ella nella sua relazione si esprime così: « Viene riportato solo per memoria il capitolo 82 — miglioramenti di materiale rotabile — e pure per memoria il capitolo 85 relativo ai nuovi lavori di elettrificazione, che non potranno avere prosecuzione nell'esercizio in esame ». Ed allora io domando all'onorevole Corbellini ed all'onorevole Ministro: quale sorte potrà mai avere l'ordine del giorno per il quale mi sono battuto due anni fa e per il quale mi batto ancora oggi?

Allora il Senato approvò e la conclusione sapete quale è stata?... Ascolti, onorevole Presidente, dove è andata a finire la mia bella vittoria: nel bilancio 1951-52 l'onorevole Corbellini, allora Ministro ed oggi relatore, mi apprende che il capitolo 82 — miglioramento al materiale rotabile — e che il capitolo 85 — nuovi lavori di elettrificazione — sono riportati soltanto per memoria.

CORBELLINI, *relatore*. Il che significa che non sono stati depennati.

PRIOLO. Sappiamo cosa significa la dizione: « per memoria ».

Ma la relazione dell'onorevole Corbellini continua, implacabile; ascoltate onorevoli colleghi: « Ci troviamo pertanto di fronte a due linee di condotta diverse: una per le ferrovie dello Stato, un'altra per le ferrovie e tramvie in concessione ».

Ella dunque afferma, e l'onorevole Ministro dovrà pur dare una risposta, che la legge Einaudi fu prorogata di un altro quadriennio

per quanto si riferisce alle feretrotramvie. (*Interruzione dell'onorevole Ministro ai trasporti*).

PRIOLO. Mettetevi d'accordo. La relazione Corbellini, onorevole Ministro, si esprime testualmente così: « La legge Einaudi fu prorogata di un altro quadriennio limitatamente a quanto si riferisce ai lavori relativi alle feretrotramvie in concessione, con lo stanziamento di 16 miliardi, distribuiti in ragione di 4 miliardi all'anno e quindi in misura maggiore di quella precedente, che stabiliva nel triennio 1948-49, 1950-51 uno stanziamento complessivo di 10 miliardi, mentre essa viene lasciata scadere per la parte assai più notevole relativa alla ricostruzione delle ferrovie dello Stato ».

Questa è la dolorosa situazione, non solo, ma alla sospensione dei finanziamenti relativi alla ricostruzione si aggiunge la mancanza di qualsiasi cenno sulla possibilità di nuove operazioni di mutui con il concorso di credito delle OO.PP. ai fini dell'esecuzione dei beni patrimoniali e per la estensione della elettrificazione, di modo che il programma da tempo elaborato (1949), che si doveva sviluppare secondo criteri di razionalizzazione e modernizzazione del servizio, viene di conseguenza sospeso.

Queste risultanze della parte straordinaria del bilancio in esame mettono in evidenza che ci troviamo di fronte ad un prossimo completo arresto dei lavori di ricostruzione e di potenziamento della rete ferroviaria principale, e pertanto io faccio mia la domanda, che il relatore rivolge al Ministro e cioè che sarebbe gradito conoscere quali sono state le ragioni di una così notevole modificazione della precedente politica ricostruttiva della grande azienda di Stato.

Passo ora a un problema più modesto: nel compartimento di Reggio Calabria vi era da tempo un treno cantiere, che, sopravvenuta la guerra, venne portato a Foligno.

Poichè non fu possibile che venisse restituito, l'onorevole Corbellini, allora Ministro, promise che nel Compartimento di Reggio Calabria sarebbe stato istituito un cantiere per la iniezione delle traversine.

Intende il Senato quale grande utilità da ciò deriva all'Amministrazione ferroviaria, la quale, avendo sul vicino Aspromonte le tra-

versine, ha perciò la possibilità di farle preparare a breve distanza dal luogo di produzione, senza bisogno di farle trasportare in posti lontani.

Fino ad oggi purtroppo il treno cantiere non è tornato ed il cantiere promessoci non è stato istituito.

Ora io mi permetto insistere su questo problema, che sembra modesto, ma non lo è, perchè dalla sua soluzione deriveranno economie all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e lavoro per le nostre maestranze: resti pure il treno cantiere a Foligno, ma si realizzi finalmente, onorevole Ministro, la promessa tante volte ripetuta sia al collega e compagno senatore Musolino che a me.

E, prima di concludere, mi si consenta di associarmi alla richiesta che il collega Macrelli faceva a riguardo degli esonerati politici, una parte sia pur modesta dei quali non ha avuto ancora resa giustizia. È di alcuni giorni fa la battaglia, che assieme ad altri colleghi di questa parte del Senato, ho dovuto sostenere in seno alla 7<sup>a</sup> Commissione. Parlando in quella sede dissi, e nelle mie parole vi era asprezza ed amarezza insieme, che, mentre tutto l'elemento fascista più deteriore era riuscito a farla franca attraverso amnistie, interpretate in maniera scandalosamente estensiva, ed indulgenze, che hanno spesso rasentato i limiti della imbecillità, si negava a dei ferrovieri un onesto riconoscimento, a dei ferrovieri ormai in età avanzata, colpevoli soltanto di avere partecipato allo sciopero dell'agosto 1922.

E per contrastare il provvedimento, si obiettava fra l'altro che il fascismo era stato provocato dagli scioperi ferroviari: quindi implicitamente si veniva a stabilire che il fascismo, perseguitando quei poveri agenti, aveva fatto benissimo.

Onorevole Cappa, caro ed illustre presidente della 7<sup>a</sup> Commissione, il fascismo non venne per gli scioperi ferroviari, voi lo sapete bene, il fascismo fu provocato, voluto ed imposto dalla borghesia gretta e meschina, la quale purtroppo cerca ancora di rigalvanizzarlo.

Non furono gli scioperi ferroviari che diedero vita al fascismo, essi poterono creare dei malumori, ma fu la borghesia che volle ed armò le squadacce infami, che assaltarono, non

solo i circoli politici, ma anche le Camere del lavoro, le Case del popolo e tutte le organizzazioni operaie perchè era il movimento operaio che si voleva distruggere.

Si tenta ancora di rimettere in piedi attraverso il M.S.I. una qualche cosa di simile a ciò che si fece allora, speculando sulla buona fede di giovani illusi, capeggiati dai vecchi caporioni, vili nell'ora del pericolo e ritornati baldanzosi in questi ultimi tempi, illudendosi di potere dar vita ai fantasmi del passato.

La verità è questa, onorevoli colleghi: il fascismo è morto, ma purtroppo il suo cadavere non è stato seppellito ed ancora ammorbata l'aria.

Uniamoci tutti per la salvezza della libertà e della pace dell'Italia, provvediamo al suo definitivo affossamento.

Onorevoli colleghi, io ho finito; ritengo di avere parlato chiaro e netto e quindi posso, onorevole Ministro, rivendicare per me il: *dixi et servavi animam meam*. Dica ora lei, onorevole Ministro, e, se le riesce, ed io glielo auguro di tutto cuore, cerchi anche lei di salvare cristianamente la sua anima. (*Vivissimi generali applausi. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Braschi, il quale ha presentato un ordine del giorno insieme con il senatore Silvestrini. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Governo a completare finalmente nel corso dell'imminente esercizio finanziario la ricostruzione della ferrovia Faenza-Firenze al cui ristabilimento sono legati così vasti interessi delle regioni e delle popolazioni dei due versanti ».

PRESIDENTE. Il senatore Braschi ha facoltà di parlare.

BRASCHI. Onorevole Presidente, rinunzio a svolgere il mio ordine del giorno. L'ho presentato per salvare l'anima mia, come il mio collega senatore Priolo. L'ordine del giorno è stato svolto parecchie volte e davanti alla Camera e davanti al Senato ed è sempre finito con la solita accettazione come raccomandazione da parte del Ministro competente, il Ministro delle comunicazioni. L'anno scorso, però, fu votato e approvato dal Senato e il Ministro, a dire il vero, fece onore ai suoi

impegni, investendone il Consiglio di amministrazione delle ferrovie che approvava uno stanziamento in via straordinaria di 800 milioni proprio per questa ferrovia. Dopo la guerra si è ricostruito a tappe e sta bene, ma occorre completare anche per evitare che le centinaia di milioni spesi finora restino inutilizzati e perduti. Si tratta di una linea di vasta portata che ha il compito di unire i due versanti, e di servire grandissimi interessi collegando il Tirreno con l'Adriatico.

Chiedo al Ministro competente se è in grado di dare, e spero che le darà, assicurazioni tranquillizzanti circa la sorte del citato stanziamento di 800 milioni approvato dal Consiglio delle ferrovie. Mi consta che era già pronto il decreto che il Ministro avrebbe dovuto firmare prima del trapasso dei poteri. Spero che questa firma sarà posta dal nuovo Ministro e questa speranza, anzi questa certezza mi sarà confermata, spero, dalle dichiarazioni del Ministro.

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

BUIZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la parola è ad un ingegnere e prendere la parola qui in questa Aula dopo quello che è stato detto dal collega senatore De Gasperis a proposito degli ingegneri non è troppo facile. Mi permetto solo di fare un augurio al senatore De Gasperis, e cioè che anche solo tra 50 anni, per non dire fra un secolo, possa portare all'attivo dei suoi colleghi professionisti una massa di realizzazioni pari a quella che in questo ultimo secolo è dovuta agli ingegneri.

È vengo a quanto interessa. Sarò brevissimo. Non ho udito altri colleghi occuparsi delle condizioni delle linee ferroviarie in concessione. La relazione è in proposito molto esplicita e molto chiara. Essa porta delle cifre a proposito delle linee in concessione, alle quali si possono aggiungere anche le linee complementari sicule, perchè nelle stese condizioni delle linee in concessione sono le linee complementari sicule, che sono gestite dalle ferrovie dello Stato. Tutte insieme portano un onere gravosissimo al bilancio dei Trasporti. Io non ricorderò qui l'origine delle ferrovie in concessione nè le disposizioni legislative in proposito troppo

note a questa Assemblea. Debbo però mettere in evidenza che trattandosi di linee in genere sorte nel tempo di una legislazione vincolistica e di monopolio a favore dei trasporti ferroviari, sono linee sorte in condizioni favorevoli. Le loro condizioni si sono aggravate specialmente dopo l'ultima guerra, anche perché hanno avuto danni dagli eventi bellici. Ed è stata una fortuna che siano sorte subito dopo la guerra, in concorrenza o a rimpiazzare i percorsi delle ferrovie in concessione, delle autolinee, che hanno provveduto a sostituire il servizio ferroviario durante il ripristino di questo. Tuttavia, molte di queste autolinee, anche se furono concesse per la durata di un anno, lo furono però con concessioni rinnovabili e rinnovate di anno in anno, per cui continuano a sussistere. Io ricordo che abbiamo approvato qui in Senato, e trovasi ora all'esame della Commissione della Camera dei deputati, la legge sul potenziamento e sullo ammodernamento delle ferrovie concesse e degli altri servizi in concessione, la quale ha per scopo precipuo di rendere efficienti le linee in concessione e di sopprimere quelle che non possono rendersi attive.

Onorevole Ministro, io vorrei raccomandare che l'esame, la discussione e l'approvazione della legge, in quella forma che la Camera crederà e senza per questo voler forzare le decisioni della Camera, venga sollecitamente conclusa. Giova però rilevare che anche quando questa legge sarà approvata, noi non potremo risolvere ancora il problema delle linee in concessione se non si verrà ad un coordinamento delle ferrovie con le autolinee, coordinamento che è reso anche più necessario da un altro fatto, sul quale io vorrei una assicurazione dall'onorevole Ministro. Quando si esaminano i bilanci di una ferrovia in concessione e si liquidano i sussidi integrativi alla società esercente, quando in parallelo alla linea concessa e gestita è stata concessa anche una autolinea, io vorrei avere la sicurezza che nel bilancio vengano riportati anche gli utili dell'autolinea.

GENCO. L'hanno fatto.

BUIZZA. So che parecchie di queste autolinee si sono presentate e si presentano con scopi e interessi indipendenti da quelli delle società ferroviarie che rimpiazzano. Su questo

io vorrei raccomandare una indagine profonda in modo che non possano avvenire speculazioni.

La sospensione delle linee concesse che non possono fare un bilancio proprio nè possono vivere solo con i propri introiti è un problema che ha preoccupato e che preoccupa parecchie regioni che non hanno altri mezzi di trasporto. Nel mio intervento nella discussione della legge sul potenziamento e l'ammodernamento delle linee concesse dichiaravo che mi sembrava opportuno assicurare i colleghi che la nostra Assemblea non avrebbe messo pollice verso quando fosse venuta la proposta di soppressione di una linea. Ciò nel senso che se si decidesse domani la soppressione di una linea ferroviaria concessa non si potrà sopprimere la gestione di essa finché non si sarà provveduto alla sua sostituzione con un'autolinea. Vi sono parecchie regioni in cui per una simile sostituzione di una linea ferroviaria bisogna provvedere alla costruzione di strade, ed a queste bisogna arrivare prima della soppressione della ferrovia. È in questo senso che io ho inteso che non si dovrà incrudelire sulle regioni che si trovano in tali condizioni, approvando senz'altro la soppressione delle linee.

Ai primi del 1947 si doveva procedere all'elettrificazione della linea Torino-Milano-Venezia. Era stato assicurato che si erano provveduti i materiali, che erano già approntati tutti i mezzi, che tutto era pronto, senonché siamo al luglio del 1951 e di quella elettrificazione non si parla più.

Io non vengo, onorevole Ministro, a sollecitarvi l'elettrificazione della Torino-Milano-Venezia, desidero solo aver da voi qualche informazione in proposito.

Chiudo con un accenno di carattere strettamente locale. Onorevole Ministro, nel 1953 a Brescia celebreremo il centenario di quella stazione ferroviaria. Nonostante le ferite gravi inferte alla mia città dall'ultima guerra, la stazione ferroviaria di Brescia ne è uscita illesa.

GALLETTO. Disgraziatamente!

BUIZZA. Non arrivo a dir questo. Constatato che ne è uscita illesa. Però noi possiamo dire che quel che non fecero i barbari, lo avevano fatto prima i Barberini... di Brescia, s'intende! Perché proprio nel tempo dell'autarchia fu de-

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

molita la grande tettoia ad arco in ferro che riparava dalle intemperie nell'attesa dei treni.

Onorevole Ministro, a nome dei miei concittadini — e l'invito, ve lo ripeterò anche se sarete trasvolato da questo Dicastero ad altro — vi invito a celebrare con noi il centenario della stazione ferroviaria di Brescia e a constatarne le condizioni! (*Applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana di domani.

#### Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuta alla Presidenza un'interpellanza. Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere: 1° Se sia vero che in occasione della Fiera di Trieste: a) si sia vietato il tricolore italiano alla cerimonia d'apertura; b) sia stata vietata la parola al ministro Spataro che rappresentava il Governo italiano; c) il discorso del presidente della Fiera sia stato sottoposto alla censura del Governo militare alleato; d) sia stata vietata la parola al sindaco di Trieste democraticamente eletto; e) i biglietti d'invito alla Fiera siano stati redatti in lingua inglese. 2° Se è vero che i profughi giuliani, che fino ad ora il Governo italiano ha trattato come bestiame inutilizzabile, vengano avviati in massa verso l'Australia; il che significherebbe implicita rinuncia ai nostri sacrosanti diritti sulla zona B. 3° Quali passi ha fatto il Governo italiano dopo la decisione del Governo militare alleato di sottrarre la giurisdizione triestina alla competenza della Corte di cassazione di Roma. 4° Quali passi il Governo italiano abbia fatto ed intenda fare per richiamare finalmente i sottoscrittori al mantenimento dell'impegno da essi assunto nel marzo 1948 nei confronti della restituzione all'Italia del Territorio Libero di Trieste (Zone A e B) (340).

LUCIFERO.

LUCIFERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Data la gravità veramente preoccupante delle notizie che si chiedono al Governo pregherei il Governo di fissare la discussione di questa interpellanza nei termini più brevi possibili, altrimenti mi rivolgerei al Senato perchè esso stesso li fissasse.

PRESIDENTE. Ella, che è membro autorevolissimo della Giunta per il Regolamento, sa certamente che la data dello svolgimento dell'interpellanza deve essere determinata, non dal Governo, ma dal Senato, uditi l'interpellante ed il Governo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Dichiaro, a nome del Governo, che esso si riserva di far conoscere nella seduta di domani quando potrà rispondere alla interpellanza del senatore Lucifero.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

LUCIFERO. Prego l'onorevole Ministro dei trasporti di far presente al Presidente del Consiglio la gravità delle circostanze prospettate nella mia interpellanza.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Certamente, senatore Lucifero.

#### Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuta alla Presidenza una interrogazione. Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

All'onorevole ministro Campilli, quale Presidente del Comitato ministeriale per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere se egli non ritenga che uno dei migliori e più interessanti centri di attrazione turistica delle Puglie sia Castel del Monte, con la sua ridente e amena collina, e se perciò non ritenga che sia dovere della Cassa del Mezzogiorno intervenire a secondare l'ammirevole iniziativa dell'Ente provinciale del turismo di completare e porre in efficienza il posto di ristoro situato ai piedi

dello storico maniero, fornendolo di acqua, di luce e di telefono, coi fondi della Cassa destinati all'incremento turistico del Mezzogiorno (1774).

JANNUZZI.

#### Sull'ordine dei lavori.

SALOMONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALOMONE. Desidero pregare la Presidenza di inserire nell'ordine del giorno della seduta mattutina di domani il disegno di legge che riguarda l'autorizzazione ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici di delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di bonifica e di miglioramento fondiario.

RIZZO GIAMBATTISTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZO GIAMBATTISTA. È un problema più importante di quanto possa sembrare dal titolo del disegno di legge, perchè solleva anche questioni generali di carattere costituzionale. Riterrei pertanto opportuno che non si discutesse in una seduta mattutina ma in una seduta in cui ci fosse maggiore impegno da parte del Senato.

LUCIFERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Mi associerei a quanto detto dall'onorevole Rizzo, tanto più che altra volta, in un caso del genere, soprassedemmo appunto per affrontare a fondo l'argomento.

SALOMONE. Io insisterei.

OGGIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OGGIANO. Signor Presidente, io ritengo che abbia ragione l'onorevole Salomone nel chiedere che la discussione di questo disegno di legge sia fatta al più presto possibile, e cioè senza rimetterla al giorno che è stato accennato dall'onorevole Lucifero e dall'onorevole Rizzo, mi pare; perchè se è già scaduto il termine e c'è difficoltà nell'amministrazione, è giusto che questa difficoltà sia rimossa con la approvazione del progetto. Più si rimanda tale approvazione e maggiore diventa la difficoltà

e maggiori sono gli intralci di fronte ai quali si trova l'amministrazione.

Tutto ciò è detto nell'interesse della Sardegna.

PRESIDENTE. Secondo la deliberazione già adottata dal Senato, subito dopo la conclusione della discussione del bilancio dell'Industria e commercio, dovrà essere discussa la mozione del senatore Labriola e dovrà essere svolta l'interpellanza del senatore Lussu, l'una e l'altra già iscritte nell'ordine del giorno. Immediatamente dopo potrebbe essere discusso il disegno di legge a cui si è riferito il senatore Salomone.

SALOMONE. Onorevole Presidente, non sarebbe possibile inscrivere nell'ordine del giorno questo disegno di legge immediatamente dopo il bilancio dei Trasporti, oppure dopo il bilancio dell'Industria e commercio, ma prima della discussione della mozione e della interpellanza?

PRESIDENTE. No, senatore Salomone, perchè il Senato ha già deliberato che subito dopo la discussione del bilancio dell'Industria e commercio, siano iscritti nell'ordine del giorno la discussione della mozione del senatore Labriola e lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Lussu.

SALOMONE. Onorevole Presidente, aderisco allora al suo suggerimento.

RIZZO GIAMBATTISTA. Mi associo al senatore Salomone.

OGGIANO. Sono d'accordo.

LUCIFERO. Sono d'accordo anch'io.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, resta allora stabilito che il disegno di legge: « Autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario », sarà iscritto nell'ordine del giorno subito dopo la discussione della mozione del senatore Labriola e lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Lussu.

GALLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLETTO. Vorrei pregarla, signor Presidente, di inscrivere nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani il disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione del-

1948-51 - DCXLVI SEDUTA

DISCUSSIONI

3 LUGLIO 1951

l'Accordo di emigrazione assistita tra l'Italia e l'Australia». È un disegno di legge di una certa urgenza, perchè sono in corso trattative con l'Australia. È stato approvato dalla Commissione a grande maggioranza.

GIUA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUA. A me non pare che vi sia l'urgenza richiamata dal collega Galletto per l'approvazione di questo disegno di legge, per cui mi oppongo alla sua richiesta. Questo disegno di legge dovrebbe essere discusso, eventualmente, dopo il disegno di legge sulla Sardegna, quindi nella entrante settimana.

PRESIDENTE. Onorevole Galletto, insiste nella sua proposta?

GALLETTO. Insisto, signor Presidente, perchè questo disegno di legge è stato discusso ampiamente in Commissione, dove è stato approvato a grande maggioranza; gli stessi oppositori, comunisti e socialisti, si sono astenuti dal voto, dando in tal modo la loro adesione sostanziale al disegno di legge, che ha una importanza veramente eccezionale ed urgente. Perciò insisto nella mia proposta.

BOSCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO. Mi permetto di appoggiare la richiesta del senatore Galletto motivandola soprattutto col fatto che vi è già una richiesta in atto per l'espatrio di 15.000 lavoratori per l'Australia. Si tratta quindi di un provvedimento urgente anche dal punto di vista sociale.

GIUA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUA. Io insisto sulla mia proposta perchè se il problema interessa 15.000 lavoratori, il disegno di legge importa un carico non indifferente per lo Stato. Pertanto tale problema deve essere trattato dal Senato con molta attenzione e serietà. Se noi affrontassimo la discussione nella seduta di domani, non faremmo una discussione seria. Ecco perchè io insisto nella mia proposta pur dichiarando, in via conciliativa, che posso essere d'accordo perchè tale disegno di legge sia iscritto all'ordine del giorno dopo la discussione della mozione Labriola e del disegno di legge riguardante l'autorizzazione ai Ministri per la agricoltura e per le foreste, per i lavori pub-

blici, a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario.

PRESIDENTE. Il senatore Galletto chiede che sia iscritta nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di emigrazione assistita tra l'Italia e l'Australia ».

Il senatore Giua propone invece che questo disegno di legge sia iscritto nell'ordine del giorno subito dopo la discussione del disegno di legge concernente l'autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste, e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario.

Invito il Governo ad esprimere il suo avviso.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo non si oppone alla proposta del senatore Galletto.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti la proposta del senatore Galletto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Essendo dubbio il risultato della votazione per alzata e seduta, si procederà alla votazione per divisione. Coloro che sono favorevoli alla proposta del senatore Galletto sono pregati di prendere posto alla mia destra; coloro che non sono favorevoli sono pregati di prendere posto alla mia sinistra.

(Il Senato approva).

Domani due sedute pubbliche, alle ore 10 e alle ore 16, con i seguenti ordini del giorno:

ALLE ORE 10.

I. Interrogazioni.

II. Discussione del disegno di legge:

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di emigrazione assistita tra l'Italia e l'Australia (1739) (Approvato dalla Camera dei deputati).

ALLE ORE 16.

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Mini-

stero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1558).

## II. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1561).

## III. Discussione della mozione:

LABRIOLA (ADINOLFI, PALERMO, JANNELLI, REALE Eugenio, PICCHIOTTI, GERVASI, GRISOLIA, DELLA SETA, SINFORIANI, SAPORI). — Il Senato, ritenendo che l'adesione del Governo allo stabilirsi in Italia, particolarmente a Napoli, del Comando navale americano, è atto di guerra contro l'eventuale nemico degli Stati Uniti, e ciò in violazione del diritto delle Assemblee legislative italiane a dare o meno la loro adesione ad una guerra promossa in coerenza del Patto atlantico;

che la cessione di Livorno e di altre località italiane alle Forze militari americane perchè vi stabiliscano depositi di armi e ne facciano una stazione di smistamento per il servizio dei loro aggruppamenti militari posti nell'Europa centrale, rende definitivamente l'Italia responsabile della politica di dominazione imperialistica americana;

decide di negare la propria adesione alla politica di asservimento agli Stati Uniti condotta dal Governo italiano (53).

## IV. Svolgimento della interpellanza:

LUSSU (PICCHIOTTI, MANCINELLI, GRISOLIA, LANZETTA, CASADEI, CORTESE, MANCINI). — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere il testo dell'Accordo firmato da lui e dal Ministro della difesa, per l'Italia, e per gli Stati Uniti d'America, dall'ambasciatore a Roma, circa la concessione a questi ultimi di una parte del porto di Livorno quale centro di deposito e di smistamento di materiale bellico. Per conoscere se tale Accordo, non certamente indicato a tranquillizzare il popolo italiano dalla minaccia di una guerra,

sia compatibile con gli articoli del Patto atlantico che ci sono noti e dell'articolo 11 della Costituzione della Repubblica per il quale ogni limitazione alla nostra sovranità nazionale richiede parità di condizioni per gli Stati che ne beneficiano. Per conoscere, infine, se avvenimenti di simile importanza politica non debbano essere tempestivamente portati a conoscenza del Parlamento sia pure attraverso le Commissioni competenti (338).

## V. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario (1447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Concessione di una pensione straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi (1688).

3. Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione (406-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

4. Modificazione degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (1393) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Arruolamento straordinario per i servizi di pubblica sicurezza (1467) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Rapporti di impiego civile e di lavoro dei cittadini dichiarati irreperibili per eventi di guerra o connessi allo stato di guerra (914) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

7. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

8. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi alle modifiche apportate all'ar-

articolo 3 dell'Accordo italo-americano sui ci-  
mieri di guerra (1673) (*Approvato dalla  
Camera dei deputati*).

9. Deputati ZACCAGNINI e RUMOR. — Di-  
rezione delle aziende speciali per l'esercizio di  
farmacie (266) (*Approvato dalla Camera dei  
deputati*).

10. Disposizioni in materia di finanza lo-  
cale (714).

11. Ratifica ed esecuzione del Protocollo  
addizionale n. 2 che apporta emendamenti al-  
l'Accordo di pagamenti e di compensazione  
fra i Paesi europei per il 1949-50 del 7 set-  
tembre 1949, firmato a Parigi il 22 aprile  
1950 (1479).

12. Approvazione ed esecuzione dello  
scambio di Note fra l'Italia e la Svizzera re-  
lativo al trattamento da concedersi alle navi  
svizzere nei porti italiani, effettuato a Roma  
il 20-24 marzo 1950 (1491).

13. MONALDI. — Misure di lotta contro le  
malattie veneree (628-*Urgenza*),

14. Ordinamento e attribuzioni del Consi-  
glio nazionale dell'economia e del lavoro  
(518).

15. LODATO. — Modifica dell'articolo 11  
della legge 17 gennaio 1949, n. 6, e dell'arti-  
colo 29 del regio decreto-legge 30 dicembre  
1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in  
materia di tasse di circolazione (1377).

16. BITOSI ed altri. — Assegno di Na-  
tale ai colpiti da affezione tubercolare fruenti  
dell'assicurazione obbligatoria contro la tu-  
bercolosi (1441-*Urgenza*).

17. BITOSI ed altri. — Assegno di Na-  
tale ai colpiti da affezione tubercolare non  
soggetti all'assicurazione obbligatoria contro  
la tubercolosi (1442-*Urgenza*).

18. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramen-  
to economico ai pensionati della Previdenza  
sociale (1004).

19. Riordinamento del Casellario giudi-  
ziale (815).

20. Ratifica ed esecuzione del Trattato di  
pace fra la Repubblica italiana e la Repub-  
blica di Haiti, concluso a Port-au-Prince

l'11 dicembre 1948, nonché esecuzione dello  
scambio di Note effettuato tra i due Paesi  
l'11 settembre 1948 (1622).

21. LAMBERTI. — Provvidenze a favore  
della cinematografia popolare ed educativa e  
della cinematografia a formato ridotto di se-  
dici millimetri (1020).

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

23. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti  
per la preparazione, controllo e distribuzione  
a prezzo equo, a cura dello Stato, dei pro-  
dotti farmaceutici di largo consumo (317).

24. Soppressione dell'Alto Commissariato  
dell'alimentazione e istituzione di una Dire-  
zione generale dell'alimentazione presso il Mi-  
nistero dell'agricoltura e delle foreste (908).

VI. Seguito della discussione dei seguenti di-  
segni di legge:

1. Ratifica, con modificazioni, del decreto  
legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordi-  
namento dei Consorzi agrari e della Federa-  
zione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Ap-  
provato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati FABRIANI ed altri. — Efficacia  
delle norme del decreto legislativo luogote-  
nenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti  
privati non registrati, di cui al regio decreto-  
legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (*Ap-  
provato dalla Camera dei deputati*).

3. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli  
immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste  
od a privati e già appartenenti ad aziende  
sociali, cooperative, associazioni politiche o  
sindacali, durante il periodo fascista (35).

4. MERLIN Angelina. — Abolizione della  
regolamentazione della prostituzione, lotta  
contro lo sfruttamento della prostituzione al-  
trui e protezione della salute pubblica (63).

VII. Discussione delle seguenti domande di au-  
torizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore SPANO, per il reato di  
promozione di riunione in luogo pubblico sen-

za preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. XXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. XLII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773), di oltraggio a pubblico ufficiale (articoli 81 e 341, prima e ultima parte, del Codice penale) e di istigazione a disobbedire alle leggi (articolo 415 del Codice penale) (Doc. LVI);

contro il senatore BOSI, per il reato di inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità (articolo 650 del Codice penale) (Doc. LXII);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290, capoverso, del Codice penale) (Doc. XC);

contro il senatore GENCO, per il reato di uso, senza giustificato motivo, dei segnali d'allarme dei treni ferroviari (articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 22 maggio 1892, n. 354) (Doc. XCVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di percosse (articolo 581 del Codice penale) (Doc. XCVIII);

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio all'Ordine giudiziario ed alla Polizia (articolo 290, ultima parte, del Codice penale, modificato dalla legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CIV);

contro GIANNINI Riccardo, per il reato di vilipendio al Parlamento (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di oltraggio a pubblico ufficiale e di istigazione a disobbedire alle leggi (articoli 341, primo e ultimo comma, e 415 del Codice penale) (Doc. CXVI);

contro il senatore BERLINGUER, per i reati di diffusione di notizie false e tendenziose, atte a turbare l'ordine pubblico, e di vilipendio alla Polizia (articoli 656 e 290, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, del Codice penale) (Documento CXVII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXX);

contro il senatore PONTREMOLI, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articoli 18 e 113, primo capoverso, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXXI);

contro il senatore GAVA, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di vilipendio al Governo, all'Ordine giudiziario e alle Forze di polizia (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXXVIII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo per mezzo della stampa (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CXXXIII);

contro il senatore BERLINGUER, per avere promosso e diretto una processione civile nelle pubbliche vie senza averne dato avviso al Questore (articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXL).

La seduta è tolta (ore 20,15).