

DCCCXLVII SEDUTA

VENERDÌ 4 LUGLIO 1952

Presidenza del Presidente **PARATORE**

INDI

del Vice Presidente **BERTONE**

I N D I C E

Congedi Pag. 34925

Disegni di legge:

(Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti e di Commissione speciale) . . 34926

(Approvazione da parte di Commissioni permanenti) 34927

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Seguito della discussione e approvazione):

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti* . . . 34928

CORBELLINI 34937

TISSI 34939

PANETTI, *relatore* 34940

VIGIANI 34941

DI GIOVANNI 34942

FILIPPINI 34942

GAVINA 34942

Interrogazione (Annunzio) 34954

Inversione dell'ordine del giorno:

GASPAROTTO 34943

Proposta di legge: « Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espro-

priazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini » (2268) (*D'iniziativa del senatore Salomone*) (Discussione):

SALOMONE Pag. 34944

ROMANO Antonio 34953

Proposte di legge (Presentazione) 34926

Registrazioni con riserva 34927

Relazione (Presentazione) 34927

La seduta è aperta alle ore 10.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Magliano per giorni 2, Pezzini per giorni 1 e Ricci Federico per giorni 8.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che sono state presentate le seguenti proposte di legge:

dal senatore Romano Antonio: « Abrogazione dell'articolo 13 della legge 5 maggio 1952, n. 405, col quale la denominazione di "Primo Presidente della Corte di Appello" è sostituita da quella di "Presidente della Corte di Appello" » (2459);

dai senatori Ruggeri, Fiore e Berlinguer: « Riordinamento degli Istituti di previdenza per le pensioni dei dipendenti degli enti locali » (2460).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e assegnati alle Commissioni competenti.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti e di Commissione speciale.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, comunico al Senato che, avvalendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito alle rispettive Commissioni competenti già da me indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge e la seguente proposta di legge:

3ª Commissione permanente (Affari esteri e colonie):

« Comando di funzionari delle Amministrazioni dello Stato presso l'Istituto italiano per il Medio ed Estremo Oriente » (2442) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modifica alla legge 24 aprile 1949, n. 221, sull'adeguamento delle pensioni ordinarie del personale civile e militare dello Stato, che stabilisce il trattamento di quiescenza per il personale della gestione statale del dazio di con-

sumo di Roma, Napoli, Palermo e Venezia, trasferito ai Comuni e non iscritto alla Cassa di previdenza enti locali » (2440), d'iniziativa dei deputati Pieraccini e Lizzadri (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Provvidenze a favore dei profughi della Venezia Giulia già titolari di magazzini di vendita e di rivendite di generi di monopolio » (2444) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modifiche ad alcune norme ed alla misura di alcune indennità previste nelle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato approvate con regio decreto legge 7 aprile 1925, n. 405, e successive modificazioni e integrazioni » (2434);

« Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per l'aumento del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, nonchè per interventi straordinari al campanile della Basilica stessa » (2441) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500.000.000 per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari » (2443) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente:

« Ratifica del decreto legislativo 28 novembre 1947, n. 1430, concernente esecuzione del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 » (2445) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 4 maggio 1947, n. 404, concernente la corresponsione del premio di presenza al personale insegnante e non insegnante delle scuole e istituti di ogni

ordine e grado » (2446) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica del decreto legislativo 20 gennaio 1948, n. 45, concernente organici provvisori degli ufficiali dell'Esercito » (2447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1114, concernente l'inquadramento nei ruoli governativi del personale insegnante già iscritto nel ruolo Egeo » (2448).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che nelle riunioni di ieri delle Commissioni permanenti sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Rimborso delle spese sostenute dall'Amministrazione per gli aiuti internazionali per l'esecuzione dei suoi programmi assistenziali durante il periodo dal 1º gennaio al 30 giugno 1950 » (2427) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Disposizioni integrative in materia valutaria e di commercio con l'estero » (1882) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

« Modifiche al regolamento per i biglietti di Stato approvato con regio decreto-legge 20 maggio 1935, n. 874, convertito nella legge 23 dicembre 1935, n. 2393 » (2397) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Autorizzazione alla spesa di lire un miliardo per il proseguimento dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero degli affari esteri, alla Farnesina, in Roma » (2404);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale):

« Modifiche alla composizione della Commissione provinciale per l'assegnazione degli alloggi I.N.A.-Casa » (2292) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Modificazioni all'articolo 1 della legge 21 marzo 1949, n. 101, e sostituzione dell'articolo 15 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 » (2381);

« Modificazione dell'articolo 228 del testo unico 27 luglio 1934, n. 1265, per il decentramento delle attribuzioni consultive spettanti all'Amministrazione sanitaria in materia di opere igieniche e dell'articolo 1 della legge 21 marzo 1949, n. 101, per la composizione del Consiglio superiore di sanità » (2400) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Corbellini, a nome della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Concorso dello Stato nella costruzione di nuove chiese » (2426) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Questa relazione sarà stampata e distribuita e il relativo disegno di legge sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuto dalla Corte dei conti l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella seconda quindicina del mese di giugno.

Tale elenco sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2413) (Approvato dalla Camera dei deputati).

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 1952 al 30 giugno 1953 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, questo stato di previsione ha avuto una singolare fortuna: alla Camera un relatore umanista di vasta capacità di sintesi; al Senato un maestro, come il senatore Panetti, che ieri ho profondamente ammirato fino alla commozione perchè il senatore Panetti ha portato qui veramente tutte le doti tipiche del maestro, cioè del ricercatore della verità. Con la sua alta probità morale e con la sua eccezionale esperienza scientifica ha, secondo me, dimostrato due cose: la prima, essere possibile che un grande tecnico, come il senatore Panetti, possa andare perfettamente d'accordo con un modesto amministrativo come l'attuale Ministro dei Trasporti; la seconda, che tutto ciò avviene perchè tanto il tecnico quanto l'amministrativo hanno un fine comune: la ricerca della verità.

È strano come sia terribilmente facile in politica non avere il coraggio di guardare spietatamente in faccia alla realtà e si sia piuttosto proclivi a vedere le cose come si desidera che siano e non come realmente sono. Ma guardate con quale amabilità — ed insieme con quanta franchezza — il senatore Panetti ha un po' lamentato che qui si è parlato un poco troppo dei problemi locali e particolari, ignorando i problemi generali; con quale gentilezza ha anche avvertito che ci sono delle parole fascinatrici, che possono diventare dei miti, e possono diventare un mito la parola elettrificazione, la parola petrolio, la parola soffione, come è senz'altro un mito la parola socializzazione.

Non mi soffermerò sulla prima delle sue osservazioni perchè non mi lamento, in verità, che i signori senatori abbiano parlato soprattutto di problemi locali. È bene che il Governo sia posto dinanzi alle voci vive degli interessi locali; ma è male quando si dice da taluno. badi, signor Ministro, che il Paese non si interessa delle impostazioni di carattere generale, vuole che voi diciate se la tale ferrovia, il tale fabbricato viaggiatori o il tale altro impianto li metterete su o no. Non credo che il Paese voglia solo questo. Posto che avete così crudelmente tentato la mia modestia citando insistentemente il mio discorso del 4 giugno alla Camera, permettetemi che vi citi io stesso, immodestamente, una frase del discorso del 28 ottobre precedente, quando dicevo « che anche le più piccole e le più lontane questioni hanno rapporti diretti col problema centrale e cruciale che si definisce nel binomio strada-rotaiia e nella reciproca funzione degli elementi costitutivi dei trasporti: la strada, il veicolo, la forza motrice ».

Stabilito un criterio, fissata una politica noi sapremo che cosa fare in generale e, in particolare, per la strada, per il veicolo, per la forza motrice; avremo un'indicazione sicura, oserei dire imperativa, per la risoluzione del più piccolo problema locale. Io non so quale potrà essere lo sviluppo della mia carriera, ma vorrei dare un consiglio a coloro che verranno dopo di me: in ogni occasione, quando dovrete discutere i bilanci, cercate di misurare il problema, di darne le dimensioni precise perchè la dinamica del fatto economico è tale, specie nel settore dei trasporti, che ogni tanto bisogna fermarsi a fare il punto; e mi permetto di farlo qui anche perchè non l'ho potuto fare con la dovuta larghezza alla Camera dei deputati. L'economia nazionale è servita da uno sviluppo di strade di 170.701 chilometri, da uno sviluppo di rotaie di 24 mila e 155 chilometri, da uno sviluppo totale di autolinee, come percorsi, di 386.180 chilometri. Da notarsi che le strade sono ancora quelle costruite per trazione animale, con miglioramenti apportati dalla benemerita Azienda della strada mediante applicazione di malti o di sistemi di depolverizzazione (le strade provinciali e comunali sono in condizioni ancora peggiori). Rotaia: viaggiatori-chilometro per

l'anno 1950, 25 miliardi 145 milioni 580 mila; per il 1951, 26 miliardi. Tonnellate-chilometro: 10 miliardi 559 milioni nel 1950, 11 miliardi 807 milioni nel 1951. Autotrasporti. viaggiatori-chilometro 22 miliardi 737 milioni nel 1950, 29 miliardi nel 1951. Si intende che non sono compresi i viaggi privati perchè evidentemente chi viaggia con la sua auto da Roma a Milano non va nè in treno nè sul pulmann. Tonnellate-chilometro nel 1950: 14 miliardi 245 milioni; nel 1951: 15 miliardi 800 milioni. C'è uno sbalzo enorme specialmente nei viaggiatori da 22 a 29 miliardi. Quale la ragione? È dovuta all'aumento di 432.725 automezzi dal 1950 al 1951. C'è anche il lato triste. Nel 1950 per incidenti automobilistici si sono avuti 4 mila morti e 30 mila feriti. Questo il quadro della situazione, le dimensioni del problema, dimensioni che non cambiano, onorevole Massini, anche se dovessimo arrivare alla socializzazione di questi mezzi. Il problema economico resta quello che è; e io mi sono sempre un po' inquietato quando si è parlato di difesa della ferrovia perchè sono stato sempre convinto che il giorno in cui la ferrovia la si dovesse sul serio difendere, quel giorno vorrebbe dire che la ferrovia è morta. A Milano abbiamo un curioso proverbio per definire qualcuno che fa delle cose inutili; diciamo: mandalo a fare le chiavette dell'orologio. Cosa si penserebbe di uno Stato che proteggesse una fabbrica di chiavette? Sarebbe completamente fuori posto. Ma, per fortuna, non siamo ancora a questo punto. Io penso che le ferrovie, e lo ripeto, abbiano ancora un secolo di vita. Dirò di più: proprio ieri sul « Corriere della Sera » è comparso un articolo che parlava dell'Africa, nel quale si diceva che l'Africa ha superato la civiltà ferroviaria per arrivare addirittura alla civiltà dell'automobile. Io non lo credo, anzi penso che la curva dei costi è talmente decrescente, in modo proprio violento, per le lunghe distanze in ferrovia, che l'Africa, se vorrà progredire, dovrà a sua volta passare per la civiltà ferroviaria, intesa, s'intende, nel modo più moderno.

Ma se questo è il problema, la sua risoluzione si presenta difficile ed io sono d'accordo col professore Trevisani, dell'Università di Trieste, ove insegna economia dei trasporti, quando afferma che nelle Università degli

Stati Uniti d'America, ad esempio, la materia dei trasporti costituisce ormai parte integrante di vari corsi di studio mentre da noi siamo in condizioni molto più tristi. « Si pensi — dice il professore Trevisani — per un istante alla enorme rete di trasporti stradali, ferroviari, marittimi ed aerei che avvolge il mondo in un movimento che non ha tregua, poichè il suo arresto significherebbe lo stesso arresto delle relazioni umane ». Ed io mi auguro che, anche nelle nostre Università, queste cattedre possano moltiplicarsi e che il problema possa essere affrontato veramente anche in sede dottrinale, poichè giustamente osserva, nella chiusura dell'articolo, il Trevisani, che « certi libri, certi studi debbano essere letti da coloro che operano nel campo dei trasporti e che giustificano le loro lacune culturali con la presuntuosa affermazione che vale più la pratica che la grammatica; ma costoro, che non praticano la grammatica, finiscono per sgrammaticare anche la pratica ».

Il senatore Rizzo ha ieri ricordato quello che è accaduto in Svizzera, dove il popolo ha respinto una legge che tentava di regolare i rapporti tra strada e rotaia. Il popolo ha deciso e, quindi, non c'è più niente da dire poichè il popolo è sovrano; senonchè i rappresentanti della strada e della rotaia hanno finito per mettersi d'accordo per un coordinamento che è molto severo.

E così nell'8ª sezione dell'Organizzazione internazionale dei trasporti di Ginevra si affermano questi principi: l'utente deve avere piena libertà di scelta dei mezzi di trasporto. Chi ha l'obbligo del trasporto, come la ferrovia e, quindi, particolari oneri per garantirlo anche nei periodi di punta del traffico, deve poter trovare eventuali compensi anche da parte dei pubblici poteri. Ogni mezzo di trasporto deve essere in condizione di sopportare l'onere degli impianti fissi di cui si vale per il suo esercizio.

Così come la ferrovia sopporta le spese dei suoi impianti fissi, l'automobile deve sopportare la quota spettantegli dall'onere causato dalla manutenzione e dal miglioramento della strada.

E qui mi permetto di ricordare che gli automobilisti hanno una risposta pronta da dare, e cioè che, mentre le ferrovie chiedono al Teso-

ro di sanare il loro *deficit*, l'automobile dà al Tesoro circa 150 miliardi di imposte complessive annue.

MASSINI. Su questo punto c'è molto da ridire, signor Ministro.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Massini, per adesso la penso così e per adesso il Ministro sono io.

Anche l'Associazione permanente del Congresso Strade Ferrate è arrivata a queste conclusioni: soppressione delle linee a scarso traffico, costruzione di nuove linee. Che cosa dunque fare? La prima tentazione è veramente quella di fare un piano, un grande piano economico, di fare una statistica di tutti i mezzi di trasporto e di farli correre o sulla strada o sulla rotaia a seconda del sistema più razionale. Io non credo ai piani economici, all'economia regolata in genere, pur avendo superato certe fasi del liberismo assoluto, perchè ritengo, con un grande studioso francese, che prima di decidersi per l'economia regolata, bisognerebbe sapere dove sono i direttori e qual'è la direzione da prendere.

TERRACINI. Un Ministro, come lei, dovrebbe poter saperlo.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non ne sono capace; e credo che non possano esserne capaci neanche altri. Nessun seminario statistico ci può fornire le equazioni necessarie e, anche se trovassimo il seminario statistico, non troveremmo i matematici. Lei mi insegna che quando di tutte le incognite non ne ha risolto una, in economia non ha risolto un bel niente; e mi insegna anche che non si può dire ai fattori economici: state lì, inchiodatevi lì fermi che io intanto vedo quello che posso fare; ciò non è permesso. Quindi non credo, in linea di massima, alla possibilità di piani economici, anche per ciò che riguarda il settore dei trasporti, perchè la dottrina è molto incerta; e mi permetta l'onorevole Corbellini che io lo citi per quanto ha detto l'anno scorso: che, cioè, nel campo della tecnica e della economia dei trasporti terrestri sono sorti problemi che ancora non hanno trovato nessuna soluzione concreta. Quindi, se neanche nel campo delle elaborazioni teoriche si risolvono certi problemi, se neanche nella dottrina sappiamo cosa fare, come si può pretendere che un Ministro faccia dei piani generali?

Dicevo il 28 ottobre che il problema alla base è un problema economico. La strada più moderna, la rotaia più sicura, il più perfetto degli automezzi non servono se gli uomini non se ne servono.

C'è ancora di più. Quando, anche in Italia, facessimo un piano generale ci accorgeremmo che occorrerebbe frazionarlo in tanti piani particolari per la diversità morfologica delle varie regioni, per la diversità della popolazione, per la produzione economica diversa, per il diverso orientamento degli scambi.

TERRACINI. Sono i fattori del piano questi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma è il piano che non può essere organico, che non può attendere di diventare organico, ma si deve frazionarlo.

Comunque io sono arrivato a questa conclusione: che non possiamo attardarci in ogni caso, anche se fosse possibile fare un piano generale, a prepararlo. Dobbiamo, quindi, arrivare ad altre provvidenze. E sono d'accordo con il professor Fontanella che diceva, al Secondo Convegno delle Aziende Ferrotramviarie, tenuto a Roma nei giorni 6 e 7 dicembre dello scorso anno, che, a parer suo, il coordinamento deve partire dal presupposto del costo globale nonchè del costo marginale dell'unità di traffico; e concludeva che, a parer suo, vedrebbe il coordinamento in un sistema di monopolio parziale, cioè in un sistema di comunicazioni solidale, unitario, in cui gli imprenditori privati, spinti dalla molla della loro iniziativa, potessero realizzare, in relazione alle esigenze geografiche ed economiche delle varie zone, l'aspirazione in cui ci stiamo dibattendo. Non, quindi, nazionalizzazione sul sistema inglese, ma monopolio privato e parziale.

In conclusione, io vedrei al vertice il Consiglio Superiore dei trasporti riformato, come ho già detto alla Camera il 4 giugno u. s. Io sarò ben lieto dei contributi che i parlamentari vorranno portare a questa nuova elaborazione. Alla base vedrei una nuova figura di funzionario, poichè il coordinamento al centro è già in qualche modo assicurato dall'opera del Ministro. Il mestiere del Ministro, infatti, consiste proprio nel rammentarsi che non è solo un Ministro delle ferrovie o un Ministro degli automezzi, ma è il Ministro dei trasporti e a lui incombe principalmente il compito

di curare questo coordinamento. Alla periferia in realtà non c'è nessuno; ci sono ispettori compartimentali delle ferrovie, ci sono ispettori compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, i quali non sempre vanno d'accordo fra di loro. Ci sono, inoltre, certi organismi compartimentali di coordinamento che, per mia esperienza, non hanno funzionato e non funzionano. Allora ho pensato a questa nuova figura di funzionario, che dovrebbe avere il compito precipuo di curare questo coordinamento e di segnalare al centro i risultati, in modo di arrivare con una certa efficacia a questo coordinamento. Solo così perverremmo sul serio a fare qualcosa di concreto, secondo quella norma delle approssimazioni successive, cui ho accennato, e che mi sembra una norma non di eclettismo vacuo e generico, ma di sano eclettismo.

Dovrei rispondere ora al senatore Panetti per quel che riguarda la legge sull'ammodernamento, ma l'illustre Presidente mi ha pregato di non dilungarmi oltre l'ora e diventa molto difficile per me adeguatamente rispondere. Mi limito, pertanto, a pregare l'Assemblea di approvare la legge nel suo nuovo testo possibilmente così com'è. Ricordiamoci che l'amico Corbellini ha presentato il disegno di legge il 30 maggio 1950, disegno di legge che è stato approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 21 febbraio 1951; io sono andato al Ministero il 26 luglio 1951 e mi sono trovato d'accordo con il Presidente dell'8^a Commissione della Camera sul punto che c'era qualcosa che non andava in quella legge, ossia c'era la sua inapplicabilità, perchè mai praticamente si sarebbero scontate le annualità previste. La legge allora è tornata alla Camera il 6 giugno 1952, io stesso l'ho discussa e siamo arrivati ad un testo che non è perfetto, d'accordo, ma credo di essere nel giusto quando osservo che ho già chiesto troppo al ministro Pella, chè sono stato troppo vicino a lui per non farmi scrupolo di chiedere ogni tanto qualcosa. D'altro canto anche questa legge non è sacro testo: incominciamo allora ad approvarla e, lungo la strada, se non dovesse andare, vedremo di trovare dei nuovi mezzi o delle nuove norme per farla andare. Sono d'accordo con il senatore Panetti sul fatto che l'articolo primo della legge, che contempla la riserva che non si potranno abo-

lire delle rotaie se non con una legge, in fondo costituirà un certo inciampo. Ma io faccio appello al patriottismo dei parlamentari. Tutti in sede di discussione generale parlano di coordinare, di razionalizzare: vada la gomma dove deve andare la gomma; vada la rotaia dove deve andare la rotaia. Però, quando si prova a togliere un solo metro di binario, si scatena l'ira di Dio, tutti vengono a urlare o singolarmente o in commissione. Il povero Ministro, che non può essere un eroe tutte le 24 ore del giorno e tutti i mesi dell'anno, alla fine cede e lascia andare. Questo andazzo deve cessare tanto più che la mia esperienza e quella dei miei predecessori è molto chiara. La gente protesta quando si fa un'autolinea ma poi si accorge che essa è migliore della ferrovia.

Parlerò ora del piano dei 160 miliardi. Esso non fu preparato da me, ma dai miei predecessori. Io l'ho studiato e riveduto. Obbedisce ad un criterio di obiettività, che ha tenuto saggiamente conto di tutti gli elementi secondo criteri di priorità che non si possono toccare. Ed a questo proposito, quando mi si chiede una determinata modificazione, io debbo rispondere: posso anche essere d'accordo, ma il discorso da fare è un altro. Bisognerebbe dire: questa proposta che io faccio ha obiettivamente una priorità sulle altre proposte. Questo sarebbe un discorso onesto; fino a quando ciò non si dirà, il Ministro dovrà difendere questo piano che è stato preparato scrupolosamente.

Mi permetterò di leggerlo. Dichiaro che dopo questa fase ce ne sarà un'altra; è chiaro che ci sono delle istanze che saranno soddisfatte poi; ma non dovete, e non potete impacciare questo programma, perchè ciò vorrebbe dire rimettere il disordine dove è ritornato l'ordine. È assai probabile che la legge consideri un'attuazione di 5 anni invece che di 4; questo non mi spaventa, l'importante è che noi i lavori li facciamo in 4 anni. Se poi qualche pagamento andrà al quinto anno, l'insegnamento di Corbellini è talmente definitivo in materia che scrupoli non ne ho.

In conto ricostruzione: rotabili, riparazioni straordinarie di materiale rotabile, 10 mila milioni; ricostruzione di carrozze e carri bagagli, 17 mila e 200 milioni; ricostruzione della nave traghetto « Cariddi », 1400 milioni; ricostru-

zione impianti officine e squadre rialzo, 2300 milioni.

Impianti fissi: rinnovamento di parti metalliche e di armamento, compreso il raddoppio del binario della linea Carmagnola-Ceva, 15 mila e 700 milioni; sistemazione degli impianti tecnici idraulici, 2.380 milioni; ripristino ponti, 3 mila milioni; ripristino degli impianti di elettrificazione, 1.120 milioni; ripristino degli apparati, impianti di blocco e segnalamento, 3 mila e 200 milioni; ripristino della linea Vairano-Caianello-Isernia, 900 milioni; ricostruzione di case economiche per ferrovieri, 1.500 milioni; ripristino della linea Faentina (qualcuno mi dovrebbe battere le mani), 2.500 milioni. *(Vivi applausi dal centro)*. Ripristino della linea Roccaraso-Carpinone, 1.800 milioni. Totale: 63 mila milioni.

In conto patrimonio rotabile: provvista per il materiale rotabile (locomotori ed elettromotrici occorrenti all'esercizio della produzione elettrica sulle linee di cui ai punti 5 e 6), 24.500 milioni; sistemazione dei depositi trazione che interessano le linee, di cui ai punti 5 e 6, 1.500 milioni; provvista materiale rotabile e veicoli, 10.000 milioni; ammodernamento degli impianti delle attrezzature meccaniche, officine riparazioni e officine deposito, 1.700 milioni; impianti fissi (questo vi interesserà forse): elettrificazione delle linee Barcellona-Palermo, Bologna-Venezia, Milano-Padova, Messina-Catania, e sistemazione dei relativi piazzali di stazione, 20 mila milioni; trasformazione del sistema di trazione trifase in sistema a corrente continua nelle linee Trento-Bolzano, Milano-Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna, 2.000 milioni; ampliamento e sistemazione dei piazzali di diverse stazioni ecc., 6.000 milioni; rafforzamento dei ponti metallici e in muratura, 3.000 milioni; rafforzamento e armamento dei binari in corso in diverse linee e meccanizzazione di armamento, 10 mila milioni; raddoppiamento delle linee Fiumetorto-Termini Imerese e Catania Centrale-Catania Aquicella, 1.500 milioni; sistemazione dei fabbricati di stazione, dormitori e magazzini merci, 2.500 milioni; nuovi impianti di segnalamento, apparati centrali elettrici di blocco, impianti telegrafonici, 6.300 milioni; provvista di materiali vari, 3.000 milioni; finanziamenti vari, 5.000 milioni. Totale: 97 mila milioni in conto patrimoniale.

Quanto ai 75 miliardi, qualcuno mi ha sussurrato all'orecchio che avrei fatto male a chiederli all'amico Campilli, perchè sarebbero tanti miliardi di meno che vanno al Mezzogiorno. Non è vero: l'amico Campilli ha guadagnato 280 miliardi, ne dà 75; gli restano sempre 205 miliardi. Quindi ha fatto un affare anche lui! *(Commenti)*. Evidentemente non posso qui enunciare un programma per il Mezzogiorno.

BOSCO. Per quando sono i 75 miliardi?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per il 1962-63. Ma lei mi insegna che i piani economici e il lavoro si possono incominciare subito e possono avere fin d'ora un loro ritmo.

Volevo osservare che non posso esporre un programma in ordine ai 75 miliardi per la ragione che questi lavori devono essere approvati dal Comitato dei ministri della Cassa per il Mezzogiorno. Quindi, opportune ragioni di riserbo mi vietano di dire quello che si farà. Personalmente proporrò a questo Comitato dei Ministri le seguenti linee: la linea Battipaglia-Reggio Calabria per 45.170 milioni; la linea Metaponto-Reggio Calabria, per 10 mila milioni; la linea Metaponto-Taranto-Bari per 1.750 milioni; la linea Bari-Foggia per 10.395 milioni; alcune linee sarde per 2.625 milioni; automotrici per la Paola-Cosenza per 450 milioni. In totale 75.671 milioni.

E adesso qualche risposta agli interventi qui fatti. Onorevole Macrelli, lei ha parlato di orari. Colgo l'occasione per fare qualche confronto tra gli orari dei treni principali. Domodossola-Milano: nell'ottobre del 1945 ci si andava in quattro ore e 45 minuti, oggi ci si va in un'ora e 37 minuti. Milano-Roma: nell'ottobre del 1945 ci si andava in 32 ore e 59 minuti, oggi ci si va in 6 ore e 35 minuti. *(Interruzione del senatore Vaccaro)*. Può darsi che sia ancora pesante, ma il buon Dio ha creato la settimana di sette giorni, sei lavoro e la domenica si riposa. Noi stiamo lavorando. Bologna-Ancona-Bari: nell'ottobre del 1945 ci si andava in 18 ore e 25 minuti, oggi in 6 ore e 27 minuti.

Esonerati per motivi politici. Su un totale complessivo di 32 mila domande circa, sono stati definiti 30.508 casi, di cui 12.046 in senso favorevole. Altri 265 casi sono in corso di definizione. Per quel che riguarda la cifra disponibile per l'estensione del premio a tutti gli agenti non demeritevoli osservo che, per il solo

personale dei gradi dal X al XIV la cifra ammonta ad oltre 130 mila unità. È da tener presente che i premi previsti per i dirigenti dei primi cinque gradi tengono conto del lavoro e della responsabilità del grado stesso.

Ferrovia Rimini-San Marino. La ferrovia è stata distrutta in conseguenza degli eventi bellici e lo Stato italiano, in base alla convenzione a suo tempo stipulata con la Repubblica di San Marino per la costruzione di essa, non si ritiene obbligato a ricostruirla a sue spese. D'altra parte la ferrovia, già fortemente deficitaria prima della guerra, si ritiene possa essere utilmente sostituita con adeguati servizi automobilistici. Comunque, la complessa questione forma oggetto di studi in relazione ai quali potranno essere avviate conversazioni con la Repubblica di San Marino. Peraltro è da far presente che la Società concessionaria, mentre non ha presentato proposte per la ricostruzione della ferrovia, ha chiesto invece la risoluzione del suo rapporto di concessione.

Al senatore Vaccaro debbo dire che col potenziamento previsto per le linee Battipaglia-Reggio Calabria e Metaponto-Reggio Calabria, si verrà a fare un passo molto notevole per l'ammodernamento della rete calabrese. (*Interruzione del senatore Spezzano*). Quello che non è fatto evidentemente deve essere detto al futuro. In Parlamento non si ha nessun interesse dire ciò che è stato fatto, ma si domanda quel che si deve fare.

SPEZZANO. Lei sa, per esempio, che due sere fa non è partito affatto il treno Paola-Cosenza?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Lo so che non è partito, ma questo cosa vuol dire? Il potenziamento delle linee interne calabresi comporterebbe il rifacimento dei ponti della Santa Eufemia-Catanzaro, la sistemazione degli armamenti, degli impianti elettrici, delle segnalazioni di sicurezza, con una spesa di lire 1.500 milioni; ciò ha evidentemente una importanza molto minore del potenziamento delle linee costiere e, pertanto, data anche l'urgenza e la preminenza, dal punto di vista della necessità ferroviaria, di altri lavori, non ha potuto essere compreso qui nei programmi. Ciò non toglie che la sistemazione della linea interna non venga tenuta in evidenza dallo Stato, per i provvedimenti del caso, quando nuo-

vi stanziamenti permetteranno di prendere in considerazione i lavori. Per quanto concerne la linea Paola-Cosenza, i cui impianti risultano essere in condizioni normali, l'Amministrazione delle Ferrovie, allo scopo di migliorare il più possibile l'esercizio della linea, ha incluso nei programmi di futura attuazione la costruzione di nuove automotrici di tipo speciale, a completa aderenza, destinate al servizio viaggiatori. L'onere di spesa per la costruzione di tali mezzi di trazione si aggirerà sui 500 milioni. È stato elaborato anche un progetto di massima per la costruzione di una nuova linea ferroviaria Paola-Cosenza con diverse caratteristiche di pendenza, ecc. L'eventuale realizzazione di tale progetto, che importerebbe una spesa di 12 miliardi, rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici e, quindi, non si può alla proposta dare alcun affidamento in questa sede. Devo dire che qualcosa ho tentato di fare ed ho anche chiesto al ministro Aldisio di cedermi la direzione dei lavori ma egli, in data 9 marzo, mi ha risposto, in una lunga lettera, che non è possibile. In questa situazione è inutile chiedere ai Trasporti quello che i Trasporti non possono fare.

All'onorevole Romano Antonio osservo che la legge del 20 giugno 1935, n. 349, prevede la facoltà di limitare il numero dei viaggiatori e il trasporto delle merci in relazione alle condizioni del traffico. Lo squilibrio verificatosi nel dopoguerra richiese la regolamentazione delle disponibilità dei mezzi e condusse perciò al blocco delle autorizzazioni e dei permessi ammessi per ciascuna provincia. Questi permessi vengono rilasciati ai richiedenti dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile. Le domande sono presentate alla direzione provinciale dell'E.A.M. e successivamente sottoposte all'esame di un comitato consultivo che esprime un parere meramente consultivo al riguardo. Come ho detto, le autorizzazioni sono rilasciate esclusivamente dagli Ispettorati della motorizzazione civile sulla base delle graduatorie delle domande stesse, determinate previo accertamento. La Direzione provinciale e la Prefettura, agli affetti del disciplinamento del traffico, non hanno potestà per il rilascio delle autorizzazioni. Osservo che questo sistema non ha dato luogo ad inconvenienti per tutto il quadriennio in cui è stato applicato. Mi è stato chiesto an-

che il prolungamento del tratto di ferrovia Regalbuto-Nicosia che verrebbe a costare 8 miliardi. Il progetto relativo è in avanzata fase di studio, benchè il Ministero del tesoro abbia fatto presente che, dato l'attuale stato del bilancio, non si può dare luogo alla costruzione di nuovi tronchi, ma questi potranno essere presi in esame dopo la ricostruzione di quelli già esistenti. Circa l'ordine del giorno presentato dalla Camera di Commercio di Catania e provincia, premesso che le nuove tariffe ferroviarie in vigore dal 1° febbraio hanno formato oggetto di esame da parte degli organi competenti e del Comitato interministeriale prezzi, osservo che non riesce possibile addivenire per il momento ad un riesame delle tariffe.

Al senatore Di Giovanni rispondo che la deviazione della linea Catania-Siracusa, in prossimità di questa ultima città, è stata esaminata già in passato dalle Ferrovie: detta deviazione comporterebbe la costruzione di un nuovo tronco ferroviario con galleria di 5 chilometri, nonchè la costruzione di una stazione in sostituzione di quella di Siracusa Centrale, oltre ad un notevole rimaneggiamento del raccordo Siracusa Centrale-Siracusa Marittima. La spesa necessaria, per attuare il complesso di tali provvedimenti, si può valutare in circa 3 miliardi. Per quanto concerne la minore spesa di esercizio derivante si deve osservare che si avrebbe una corrispondente diminuzione nei prodotti del traffico ed una notevole maggiore spesa per la manutenzione dell'armamento della nuova galleria, soprattutto per il frequente rinnovamento del materiale rotabile. In sostanza, quindi, non si potrebbe parlare di minore spesa di esercizio a compenso dell'ingentissima spesa richiesta per la deviazione proposta. Il lavoro, che non è stato compreso in alcuno dei programmi sin qui preparati, non può essere preso in considerazione.

In linea generale debbo dire questo. Le ferrovie una volta erano in campagna e cercavano di sfiorare le città; poi è accaduto che le più grandi città come Milano, Torino, Roma, Bari, ecc. si sono allargate in modo considerevole ed i Comuni ora dicono all'Amministrazione dei trasporti di decentrare le ferrovie. L'unica risposta che le Ferrovie possono dare è questa: « Cari amici, io ci sto bene e se vado alla periferia rischio di perdere il traffico. È, quindi,

un problema urbanistico che riguarda voi e ve lo pagate da voi ». Purtroppo questa è la risposta che si deve dare.

DI GIOVANNI. Ma il capolinea è Siracusa, non Catania, onorevole Ministro.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Al senatore Massini io dovrei fare un lungo discorso proprio soltanto per lui. Quindi la pregherei, senatore Massini, di venire da me in modo che glielo possa fare direttamente.

Onorevole Massini, a me è sfuggita una frase che non vorrei l'avesse troppo colpita; quando ho detto: « Il Ministro non ha tempo da perdere »; ho inteso parlare in questo senso...

MASSINI, Onorevole Ministro, bisogna riconoscere bene le proporzioni.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. L'organizzazione sindacale dei ferrovieri è suddivisa in sette sindacati; ora il Ministro, anche perchè è un Ministro democratico, non può ricevere dei rappresentanti sindacali isolatamente: se ne riceve uno li deve ricevere tutti. Ora, ad un certo momento, anche per farmi un'idea delle proporzioni — e le dico subito che i sindacati verticali non mi piacciono, perchè mentre il sindacato orizzontale bene o male tiene conto di tutti gli interessi della categoria, senza difendere la categoria A o la categoria B, il sindacato verticale difende invece gli interessi della singola categoria — ho chiesto ai sindacati quanti ferrovieri rappresentassero ciascuno: ho fatto il totale delle cifre comunicatemi e sono saltati fuori 320.000 ferrovieri! (*Commenti*). I ferrovieri sono 170.000, ed allora, siccome le cifre evidentemente non quadravano e siccome non posso pensare che ci siano dei ferrovieri iscritti a più sindacati, ho chiesto a questi ultimi di comunicarmi i nomi dei loro iscritti. Ma i nomi non sono venuti fuori; una sola organizzazione me li ha dati ed è proprio quella verticale che voi non volete, onorevole Massini. Evidentemente il Ministro non può passare il suo tempo a ricevere tutti i rappresentanti sindacali, egli si occupa tutti i giorni di problemi sindacali, e, come lei sa, onorevole Massini, tutti i problemi, che riguardano il personale, passano, dai tavoli dei capi-personale e degli organismi e funzionari competenti, sul tavolo del Ministro e sono discussi in Consiglio di amministrazione; quindi non

è che il Ministro non si occupi del personale: se ne occupa, e forse se ne occupa più del necessario, ma che poi debba ricevere tutti i rappresentanti mi sembra veramente una pretesa fuori posto.

MASSINI. Onorevole Ministro, io le do sempre ragione, ma lei mai dà ragione a me. Vuole che le ricordi l'ultima data, onorevole Ministro? Ci siamo incontrati a novembre del 1951!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. All'onorevole Oggiano faccio presente che, nell'ultimo Consiglio di amministrazione, sono state approvate spese per 212 milioni e 700 mila lire per il personale ferroviario della Sardegna. La sistemazione e il potenziamento della rete ferroviaria della Sardegna formano oggetto di studio da parte del competente Ministero e potrà riferirne anche l'Ispettorato compartimentale. Il programma di lavoro, ritenuto indispensabile per aumentare la potenzialità delle linee, comprende il rinnovamento di 75 chilometri di binari, la costruzione di nuove rimesse e officine, la sistemazione dello spiazzale di Sassari, la sistemazione delle stazioni ed altri lavori vari sulla rete sarda e per tutti i lavori indicati si prevede una spesa di 2.625 milioni. Quanto alle ferrovie concesse, che formano i due terzi delle ferrovie sarde, approviamo la legge sull'ammodernamento e saranno le prime ad essere prese in considerazione.

Una lunga risposta dovrei dare al senatore Rizzo Giambattista, ma lo pregherei di dispensarmene poichè noi ci vediamo spesso.

Al senatore Musolino faccio presente che i lavori relativi all'impianto della linea Jonica saranno eseguiti gradualmente. Mi pare che non ci sia altro di importante.

All'onorevole Tommasini ho già risposto per gli esonerati politici ed ho risposto anche per la gratifica annuale. Siamo d'accordo per quanto riguarda le modificazioni al regime delle concessioni di viaggio al personale. Per snellire il lavoro degli uffici siamo in linea di massima d'accordo che molte pratiche relative al personale dovrebbero essere date ai capi compartimento. Sull'opportunità di una delega al Ministro per manovrare le tariffe siamo ugualmente d'accordo.

Necessità della revisione del regolamento del personale. La revisione del regolamento del personale è stata fatta da un'apposita

Commissione che ora ha esaurito il lavoro. Tale nuovo regolamento deve essere completato con i quadri di classificazione, che sono in corso di studio presso la Commissione paritetica, di intesa con i rappresentanti del personale, e deve essere messo in armonia con quanto verrà prospettato in materia di riforma ferroviaria da apposita Commissione, che è presieduta, come lei sa, dal professor Severi.

Per la elettrificazione della Bologna-Venezia ho già detto che siamo a posto.

Per il miglioramento degli impianti della stazione di Mestre è stato previsto, nel piano dei 160 miliardi, uno stanziamento di circa 600 milioni.

Per quel che riguarda la ubicazione delle agenzie C.I.T., ella ha ragione e ha torto insieme. Comunque è un problema che è sotto l'occhio.

Chiarificazione del bilancio. Un primo accordo di massima è stato preso da me con l'onorevole Pella e io spero proprio che, nel prossimo stato di previsione, possa attribuire agli altri bilanci quei famosi 30 o 36 miliardi. È vero che Pella mi ha chiesto la contropartita e mi ha domandato che cosa avrei pagato di interessi al capitale impiegato, ma evidentemente io non potrò riconoscergli un interesse al capitale del 1907. Però, penso che abbia ragione l'onorevole Pella, e, quindi, è assai probabile che io venga scaricato di 36 miliardi e caricato invece di un'adeguata cifra di interessi di ammortamento. Niente di male, perchè almeno il bilancio sarà chiaro e andremo incontro alla esigenza esposta dall'onorevole Masini. Spero proprio che il prossimo bilancio mi venga con questa radicale modifica.

CORBELLINI. Bisogna fare l'inventario.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Naturalmente.

Ho già parlato anche delle nuove costruzioni ferroviarie.

Il senatore Genco ha affermato che non compete all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la presentazione diretta al Parlamento dei consuntivi, ed ha soggiunto che i consuntivi, fino al 1947-48 incluso, sono già stati consegnati alla Ragioneria generale dello Stato ed i restanti sono pronti fino a tutto l'esercizio 1950, uno all'anno. Alla segreteria della 7ª Commissione del Senato vengono inviate rego-

1948-52 - DCCCXLVII SEDUTA

DISCUSSIONI

4 LUGLIO 1952

larmente tre copie del bollettino mensile, che però vengono raggruppate in trimestri. La Commissione si è resa conto di dover migliorare le condizioni del traffico viaggiatori, ed allo scopo ha annunciato la costruzione avanzata di 480 carrozze nuove, di tipo modernissimo, fornite quasi tutte di riscaldamento elettrico. Con il finanziamento dei 160 miliardi, sarà provveduto sicuramente alla costruzione di altre carrozze di tipo moderno.

Nel piano di questi miliardi sarà certamente inclusa la elettrificazione della Bari-Foggia. I competenti uffici stanno studiando un piano di elettrificazione dell'intera rete, che verrà attuato mano mano che ci saranno i fondi.

Statistica. Si è lamentato a gran voce il senatore Genco. Sono stati proprio ieri licenziati dal Poligrafico dello Stato i primi esemplari della statistica dei pubblici servizi e trasporti in concessione per l'anno 1949. Uno di questi esemplari mi farò premura di inviarlo subito al senatore Genco e, come lui desidera, anche alla biblioteca della 7ª Commissione senatoriale.

GENCO. Grazie.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il senatore Elia ha auspicato il ripristino della ferrovia metaurense, che possa collegare la città di Urbino con la linea ferroviaria adriatica. Questa costruzione importerebbe una spesa di 500 milioni per il solo collegamento con la linea Bologna-Foggia e la spesa di 1 miliardo 850 milioni per l'allacciamento con la Roma-Falconara, via Fabriano. In complesso l'allacciamento determinerebbe un onere di 2 miliardi 800 milioni. Sotto l'aspetto economico, in quanto la linea prevista importerebbe un rilevante passivo annuo, non esistono motivi validi per attuare l'opera, mentre tutti i traffici, sia viaggiatori che merci, possono essere soddisfatti con i trasporti automobilistici. Sono desolato di dover dare questa risposta, ma non posso fare altrimenti.

Al senatore Sanna Randaccio ho già risposto per la Sardegna. Al senatore Magli, per quanto riguarda le linee joniche e tirrene, ho già detto. Sulla opportunità di tariffe maggiormente differenziali per le derrate alimentari, faccio osservare che le tariffe sono già sufficientemente differenziali, specialmente per quanto riguarda

i lunghi percorsi. La Sicilia credo paghi la metà del costo vivo dei trasporti.

Al senatore Samek Lodovici, per quanto riguarda Legnano, ho già detto che la questione mi sta molto a cuore; si tratta soltanto di metterci d'accordo sulla somma con la quale Legnano contribuirà al ripristino fuori città della stazione.

Onorevole Martini, l'elettrificazione della linea Pistoia-Montecatini-Viareggio non è compresa nei programmi di prossima attuazione perchè la spesa da sostenere non è giustificata. Al senatore Piscitelli ho già risposto nella parte generale.

Al senatore Marconcini dirò che mi ha un po' toccato la sua osservazione che, dopo che sono stato a Torino, le cose sono andate peggio di prima. Io ho promesso alcune cose, prometto poco, ma quel che prometto mantengo. Il raddoppio della Carmagnola-Ceva è già iniziato nel tratto Carmagnola-Cavallermaggiore; l'altro tratto è compreso nel piano dei 160 miliardi. L'effettuazione di un secondo treno rapido nella Torino-Roma è avvenuta dal 18 maggio. Per quanto riguarda il ripristino della linea Cuneo-Ventimiglia si è ottenuto il parere favorevole del Governo italiano e si attende ora quello del Governo francese. I lavori della stazione Torino-Porta Nuova, da una visita fatta *in loco*, mi pareva che progredissero. Comunque, sono in corso e saranno ultimati entro la fine del 1952. Per tutto il resto risponderò a una interpellanza dell'onorevole Saragat, ed in quella sede il vasto problema dei trasporti piemontesi sarà trattato ampiamente. Lei ha parlato di « bugianen ». Ma non bisogna venire da me a dire queste cose, bensì da un altro « bugianen », l'onorevole Pella, e, se vuole, ci andremo insieme, dopo aver studiato quello che si può fare.

Per quanto riguarda la linea Rimini-San Marino ho già risposto al senatore Salvagiani. Al senatore Donati faccio notare che non è vero che la stazione di Brescia sia la più brutta d'Italia. Non scherziamo! Saprebbe quante stazioni nel Mezzogiorno non hanno ancora la luce elettrica. Al senatore Sacco rispondo che il ritmo di demolizione dei vagoni disastriati è intenso e non subirà soste. Nell'ultimo anno è stato demolito un migliaio di veicoli. D'altronde occorre procedere con cautela onde evi-

tare la distruzione di materiale che potrebbe ancora essere utilizzato. I vagoni, che non sono ancora stati demoliti, sono già stati entro gennaio concentrati in stazioni secondarie, il più possibile fuori di vista. Tale criterio viene continuamente perfezionato.

E vorrei finire, come qualche senatore, con un elogio a tutto il personale dei trasporti, ferrovie e motorizzazione civile, che ha veramente dato con rara passione e con superbo disinteresse, con cuore fervido di italianità, quello che ha potuto per la ricostruzione prima e per quelli che sono i nuovi lavori, adesso.

Ricordavo, in una riunione dell'anno scorso, che uno dei primi imperativi per l'uomo politico è quello di conoscersi. L'uomo politico deve fare in modo che i popoli si conoscano, che gli italiani si conoscano, che gli europei si conoscano. Dopo l'altra guerra — ero un giovanissimo ufficiale — ricordo che mi ero buttato con passione sui volumi di ricordi di guerra; notai, con mio enorme stupore, la spaventosa uguaglianza dei combattenti di tutte le trincee. Gli italiani pensavano e scrivevano come i tedeschi; i francesi come gli inglesi e come gli austriaci. Ed anche nell'ultima guerra abbiamo delle lettere commoventi di contadini italiani che dicono le solite piccole cose e che esprimono le solite pacate speranze, quasi con le stesse parole con cui il contadino greco si rivolgeva alla propria moglie. Penso che i trasporti non debbano servire solo a spostare persone e merci, ma debbano servire soprattutto a questo: fare in modo che gli uomini e i popoli si conoscano. Ed è per questo nobilissimo compito che i funzionari e gli agenti hanno fatto il loro dovere e continueranno a farlo in avvenire. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Passiamo ora agli ordini del giorno, i quali sono stati svolti nella discussione generale, ad eccezione di quelli dei senatori Corbellini e Carrara, del secondo ordine del giorno del senatore Macrelli e di quello dei senatori Tissi ed altri. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Corbellini.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, rilevando che per disposizione di legge l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato era tenuta a presentare ogni anno al

Parlamento la relazione consuntiva dell'esercizio che si chiude il 30 giugno precedente, relativa alla situazione patrimoniale dell'Azienda, alle sue gestioni particolari ed alle attività economiche e tecniche svolte, nonché all'attuazione dei programmi ed alle previsioni per il loro sviluppo;

prega il Ministro di dare assicurazioni al Senato che entro il prossimo 30 novembre s'ia comunicata al Parlamento la relazione relativa all'esercizio 1951-52 ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Corbellini per svolgere questo ordine del giorno.

CORBELLINI. Parlerò 10 minuti. Credo che l'ordine del giorno non abbia bisogno di una ampia illustrazione, ma soltanto di alcuni chiarimenti e soprattutto l'indicazione del motivo che lo ha determinato.

Esso mi è stato suggerito dall'illustre nostro Presidente del Senato. Quando egli si è insediato nella sua alta carica, ci ha detto che: « si impone l'obbligo di risolvere il problema dell'esame e dell'approvazione in giusti limiti di tempo, non solo dei bilanci preventivi, ma anche del conto consuntivo e del conto patrimoniale, ripristinando così il significato, il valore e l'efficacia del controllo finanziario che costituisce uno dei cardini fondamentale dell'Istituto parlamentare ».

Noi lo abbiamo concordemente applaudito.

Quando si attuò la nazionalizzazione delle Ferrovie, con la legge del 7 luglio 1907, n. 409, fu prescritto che, entro il 30 novembre dell'esercizio che si chiudeva, il Direttore generale delle ferrovie dello Stato doveva consegnare al Ministro, per presentarla al Parlamento, una relazione sulle attività delle ferrovie dello Stato svolte, con la situazione finanziaria e del conto patrimoniale, comprendendo le gestioni speciali e i conti terzi. Inoltre si doveva riferire sullo sviluppo dell'esercizio e sui programmi a venire.

Successivamente il fascismo, con legge del 1924, n. 868, pur mantenendo l'obbligo della compilazione di questa chiara disposizione, che fu sempre attuata con coscienza e competenza da tutte le Amministrazioni delle ferrovie che si sono succedute nella Direzione di Villa Patrizi, e che costituisce una raccolta di

volumi annuali esaurienti e completi, fu modificata nel senso che le relazioni non dovevano più andare al Parlamento, bensì soltanto al Ministro. Il Parlamento aveva ormai in quell'epoca perduto la sua funzione essenziale di organo legislativo responsabile. Ciò non toglie però che queste pubblicazioni ebbero sempre la completezza necessaria che si richiede in simili lavori.

Appunto riferendomi a questa passata situazione mi sono sempre domandato: come si può esaminare in modo esatto ed esauriente un bilancio di entrate e di spese schematico, quale quello che viene attualmente presentato al Parlamento, in cui ci sono soltanto 110 voci per l'entrata e 80 per la spesa, dove non si parla affatto della situazione patrimoniale dell'Azienda? Eppure si tratta di un bilancio economico dell'ordine di 214 miliardi: nelle attività di gestioni ordinarie, complementari ed accessorie vi sono indicate iniziative che pesano per altrettanti miliardi.

Questo bilancio ci si presenta tenendo conto delle gestioni speciali con un movimento di entrata e di spesa dell'ordine di 420 miliardi. Noi non conosciamo però quale è il valore patrimoniale di questa Azienda in cui si svolgono attività così notevoli. Essa è stata distrutta, ricostruita e in questo lavoro notevolmente anche migliorata. Quando, ogni anno, il bilancio finanziario dell'azienda, oltre che il bilancio economico, veniva presentato al Parlamento si sapeva giudicare quale era la situazione effettiva dell'Azienda. Nelle relazioni annuali venivano presentate tutte le caratteristiche del bilancio finanziario oltre che di quello economico, e si poteva conoscere la consistenza del valore patrimoniale e delle attività di natura industriale. In che cosa consiste oggi il patrimonio nella sua parte relativa ai fabbricati e alle linee, che sono un bene demaniale, ed in quella degli impianti, del macchinario e del materiale rotabile che costituiscono gli elementi necessari per il suo esercizio? Che ne sappiamo noi del miglioramento o del peggioramento finanziario che è venuto nelle attività industriali in cui vi è la partecipazione delle ferrovie, ad esempio, nella gestione con partecipazione maggioritaria nella S. A. Larderello? È migliorata o peggiorata? Cosa ne viene dalla partecipazione delle ferrovie dello Stato con la Montecatini nella centrale

elettrica di Bressanone? E delle partecipazioni minori nella Wagons-lit, nella E.S.E. siciliana, nel Buttiver, nella C.I.T., nella C.I.A.T. ecc.? Hanno migliorato, hanno peggiorato, hanno dato degli utili? Nulla sappiamo di tutto questo e non sappiamo nemmeno quale è il valore patrimoniale dell'Azienda nel suo complesso. Nel 1943-44, in periodo in cui si erano già verificate gravi distruzioni belliche, come risulta dall'ultima relazione pubblicata nel 1948, il patrimonio delle ferrovie dello Stato veniva valutato a circa 75 miliardi. Facendo un conto approssimativo possiamo oggi portare questa cifra a circa 3 mila miliardi.

Ma nel fare una simile valutazione patrimoniale incorriamo certamente in errori di gran lunga superiori all'incidenza del disavanzo di puro esercizio che stiamo esaminando. Un errore del 5 per cento in più o in meno darebbe una differenza di trecento miliardi. I 38 miliardi dunque del disavanzo di esercizio che abbiamo qui discusso esaurientemente possono essere ben poco rispetto a quello che può costituire il deprezzamento del patrimonio o la sua rivalutazione. Nella storia delle nostre ferrovie si ricorda in quale logorio furono lasciati gli impianti e il materiale, nel 1905, dalle Società private che passavano allo Stato l'esercizio delle linee. Il grave disservizio del 1905-1908 ne fu la conseguenza inevitabile.

Tutte le ragioni cui ho accennato possono estendersi anche alle gestioni speciali che sono comprese nel bilancio che esaminiamo. Ad esempio, in quella del magazzino in cui vi sono entrate per 75 miliardi e altrettante spese. Abbiamo cioè il pareggio. Esso ci viene indicato con sole quattro voci del bilancio che dovrebbero farci rimanere tranquilli. Ma nel magazzino delle ferrovie dello Stato credo che non si sappia esattamente quale patrimonio di materiale e scorte vi sia racchiuso. Ho l'impressione molto fondata che, con un controllo esatto e completo del materiale e delle scorte del magazzino si potrebbero avere delle notevoli sorprese positive o negative. Esse possono anche essere dell'ordine di grandezza del disavanzo che abbiamo esaminato. Nella passata congiuntura vi erano ingenti scorte di rame, di carbone, di metalli ferrosi che hanno aumentato di valore. Anche questo nelle relazioni passate veniva

esaurientemente messo in evidenza, con la spiegazione degli utili e delle perdite del magazzino per dare a chi le leggeva la tranquillità di poter esprimere un giudizio su tutto il bilancio dell'Azienda.

Concludendo dico che mi sono sempre preoccupato di conoscere in una grande azienda industriale innanzi tutto il bilancio finanziario. Sapevo da tempo che il patrimonio della più grande azienda industriale dello Stato si è amministrato molte volte non sapendo in quale misura le nuove costruzioni e gli ampliamenti che sono stati fatti hanno inciso sul valore patrimoniale generale e come essi oggi possano venire valutati. Per forza di cose nell'insieme del lavoro mirabile di una ricostruzione fatta a tempo di primato, non si è pensato a ciò, ma arrivati a questo punto vorrei pregare il Ministro, che deve ricevere il bilancio finanziario annuale dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, di comunicarlo anche di sua iniziativa al Parlamento entro il 30 novembre. Egli ci ha detto che i bilanci economici consuntivi dell'azienda sono già pronti fino all'esercizio 1950-51. Faccia dunque uno sforzo maggiore e chieda ai suoi collaboratori di assecondarlo, per cui prima del 30 novembre ci sia presentata una relazione da cui risulti in maniera completa ed esauriente quale è la situazione finanziaria dell'azienda al 30 giugno 1952, comprese tutte le grandi partecipazioni che essa ha in attività private e che ho prima ricordato. Se potremo avere questa relazione, potremo cominciare a vedere il funzionamento dell'Azienda industriale un po' più chiaramente di quello che nel passato, e intendo il periodo della ricostruzione, non abbiamo avuto il tempo di fare.

Questa è la ragione rapidamente illustrata da cui ho tratto il mio ordine del giorno ispirato dalle esortazioni del nostro Presidente.

Diamo al Presidente del Senato l'esempio che con molta buona volontà ed intensità cerchiamo di assecondarlo nella giusta direttiva che tre giorni or sono ci ha dato insediandosi in quell'alto posto. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Carrara.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato fa voti perchè le due linee ferroviarie distrutte dalla guerra, facenti capo alla

città di Urbino da Roma e da Pesaro, iniziate con un complesso imponente di opere, e interrotte da alcuni anni nella ricostruzione, siano inserite con precedenza nel programma di ricostruzione, in omaggio alle esigenze artistiche e turistiche della città di Urbino e agli sviluppi produttivi, soprattutto agricoli, di quella importante zona ».

PRESIDENTE. Il senatore Carrara è assente. Si intende quindi che abbia rinunciato a svolgere l'ordine del giorno.

Si dia lettura del secondo ordine del giorno del senatore Macrelli.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato, constatato che nel tratto Marradi-Firenze sono stati già costruiti i due tronchi di linea, partenti da Borgo San Lorenzo, l'uno verso Firenze fino a San Piero a Sieve e l'altro verso Marradi fino quasi a Panicaglia, invita il Ministero a proseguire i lavori ».

MACRELLI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Tissi, Asquini, Gasparotto e Zellioli. Se ne dia lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

« Il Senato invita il Ministro dei trasporti a ripristinare la concessione delle agevolazioni ferroviarie al Club Alpino Italiano, di cui ha sempre goduto dall'anno 1890 alla Liberazione; cioè le stesse agevolazioni accordate attualmente al C.O.N.I. e ad altre associazioni sportive e negate in questi ultimi anni, e per la prima volta, al Club Alpino Italiano, malgrado che questo svolga attività altamente meritatoria, per la elevazione fisica e morale del popolo, certamente non inferiore a quella delle altre associazioni ».

PRESIDENTE. Il senatore Tissi ha facoltà di svolgerlo.

TISSI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dal 1890, ripeto dal 1890, al 1926 il Club Alpino Italiano ebbe sempre ad usufruire di una concessione speciale delle Ferrovie — la XV ad esso intestata — che consentiva una riduzione di circa il 30 per cento per i soci del C.A.I. e le guide e portatori viaggianti in comitiva per effettuare gite e viaggi di servi-

zio inerenti agli scopi sociali. Inoltre per la partecipazione al congresso annuale ed all'assemblea dei delegati era accordata la riduzione prevista dalla concessione speciale I. Tale trattamento di favore fu sempre accordato al C.A.I. da tutti i governi che si succedettero dal 1890, in considerazione dell'opera altamente morale ed educativa da esso svolta. Nel 1926 il C.A.I. dovette entrare coattivamente nel C.O.N.I. e fu ammesso al beneficio delle credenziali che consentivano anche la riduzione del 75 per cento ma, naturalmente, venivano abrogate le concessioni I e XV. Nel 1945, dopo la liberazione, il C.A.I. che era uscito dal C.O.N.I. già prima della guerra, non ritenne di rientrarvi in quanto la sua attività esula completamente dall'agonismo ed ha diverso indirizzo da quello delle associazioni affiliate al C.O.N.I. Conseguentemente il Club Alpino Italiano non ha potuto più beneficiare delle credenziali assegnate dalle Ferrovie al C.O.N.I. per la preparazione degli atleti. Ma non ha, sinora, neppure potuto ottenere quanto era logico attendersi e cioè la rimessa in vigore delle concessioni delle quali aveva sempre goduto in passato e che ora gli son negate senza alcuna plausibile giustificazione.

Non si capisce perchè proprio il C.A.I., al quale è unanimemente riconosciuta opera altamente meritoria per la elevazione fisica e morale, in special modo della gioventù italiana, opera certamente non inferiore a quella di qualsiasi associazione affiliata al C.O.N.I. debba esser trattato in maniera tanto diversa e privato di quelle agevolazioni che sempre in passato gli erano state riconosciute.

Dalla Liberazione ad oggi il C.A.I. ha ripetutamente rivolto al Ministro dei trasporti domande intese al ripristino delle precedenti concessioni, ottenendo sempre soltanto dei rifiuti motivati da difficoltà di bilancio. Ma queste difficoltà non esistono per altre associazioni sportive ed anche non sportive e si sono stabiliti due pesi e due misure proprio a danno della più antica e così nobile associazione. Ed appare che l'alpinismo sia stato posto su di un gradino inferiore in confronto alle attività sportive propriamente dette. Con questo giudizio noi saremo soli di fronte a tutte le altre Nazioni civili.

Ma le nostre truppe alpine, di cui tanto si esalta il valore e la necessità della loro presenza

alla difesa delle nostre Alpi, provengono in larga misura dalle file del C.A.I. ove apprendono, insieme all'amore per la montagna, il modo di vincerla e dominarla.

Anche la 9ª Commissione del Senato ha rivolto recentemente al Commissario per il turismo analogo ordine del giorno approvato all'unanimità.

Il C.A.I. possiede molte centinaia di rifugi alpini disseminati in ogni parte delle Alpi e degli Appennini, alcuni dei quali furono distrutti dai tedesco-fascisti durante la guerra di liberazione perchè servivano di provvido rifugio ai partigiani. Il C.A.I. sta facendo ogni sforzo per la loro ricostruzione per la quale, tra parentesi, lo Stato non ha ancora contribuito con una lira, ma solo, almeno sino a questo momento, con vane promesse. Anche per tale opera di ricostruzione molta gente deve spostarsi con notevoli spese a carico delle striminzite finanze del sodalizio.

Molte altre valide ragioni potrei esporre a favore del buon diritto del C.A.I., associazione che non ha alcuno scopo speculativo e che è di indubbia utilità nazionale, ma non voglio far perdere tempo al Senato oltre i dieci minuti concessimi dal regolamento, anche perchè oso augurarmi che i motivi esposti siano sufficienti ad indurre gli onorevoli colleghi all'approvazione dell'ordine del giorno che insieme ad altri senatori ho avuto l'onore di presentare e che, conseguentemente, il signor Ministro vorrà ridare le passate agevolazioni a questo vecchio sodalizio fondato nel lontano 1863 da Quintino Sella, che ebbe ad additarlo agli italiani, sono sue parole, quale scuola di elevazione virile e di studio per la maggior conoscenza di tanta parte del nostro Paese. (*Approvazioni dal centro*).

PRESIDENTE. Invito la Commissione a dare il suo parere sugli ordini del giorno.

PANETTI, *relatore*. Leggo gli ordini del giorno uno dopo l'altro. L'ordine del giorno Macrelli afferma un principio per se stesso indiscutibile e credo già realizzato nelle direttive e nell'attività dell'Amministrazione. Alla fine contiene però una critica nei riguardi della regione che lo interessa. Lo si potrebbe quindi dividere in due parti: l'affermazione di principio che non può non essere accolta e la cri-

tica per la quale mi rimetto a quanto pensa il Ministro. Accetto quindi la prima parte.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Molinelli-Cappellini la Commissione non può che rimettersi al Ministro il quale soltanto ha gli elementi per giudicare della possibilità dell'accoglimento.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Vigiani-Braschi-Silvestrini mi rimetto al Ministro.

L'ordine del giorno Gervasi lo accetto come raccomandazione.

All'ordine del giorno Di Giovanni è già stata data risposta negativa dal Ministro, quindi non l'accetto.

All'ordine del giorno Sanna Randaccio è stata data risposta dal Ministro e ad essa mi rimetto.

Accetto l'ordine del giorno Corbellini.

All'ordine del giorno Carrara è già stata data risposta dal Ministro a cui mi rimetto.

Il secondo ordine del giorno Macrelli lo accetto anche come raccomandazione, rimettendomi però al piano che è stato esposto dal Ministro.

L'ordine del giorno Tissi ed altri lo accetto come raccomandazione.

Per l'ordine del giorno Filippini debbo rilevare che il suo contenuto è stato considerato dal Ministro nel piano dei lavori da eseguirsi. Mi rimetto pertanto alle conclusioni del Ministro.

L'ordine del giorno Gavina la Commissione può accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Prego il Ministro dei trasporti di esprimere il suo avviso sui vari ordini del giorno presentati.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. L'ordine del giorno Macrelli lo accetto come raccomandazione.

Gli ordini del giorno Molinelli, Cappellini, Filippini e Carrara, che vertono tutti sul medesimo argomento, non posso accettarli e ne ho già esposto le ragioni.

L'ordine del giorno Vigiani ed altri lo accetto solo per la parte che riguarda la ferrovia Firenze-Faenza, ma non per quella che riguarda la Rimini-San Marino.

L'ordine del giorno Gervasi (ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia) lo accetto senz'altro.

L'ordine del giorno Di Giovanni-Molè Salvatore, ho già detto che non posso accettarlo.

L'ordine del giorno Sanna Randaccio non posso accettarlo che come raccomandazione, in quanto troppo generico nella sua formulazione.

L'ordine del giorno Corbellini lo accetto senz'altro, e per il 30 novembre sarà senz'altro comunicata al Parlamento la relazione relativa all'esercizio 1951-52.

Il secondo ordine del giorno del senatore Macrelli posso accettarlo come raccomandazione.

Sull'ordine del giorno Tissi ed altri osservo che, prima di tutto, queste proposte vanno presentate al Consiglio di amministrazione e poi vanno approvate dal Tesoro. Quindi fatalmente, anche se fossi di parere favorevole — come lo sono — debbo accettarlo solo come raccomandazione.

Dichiaro infine di non potere accettare l'ordine del giorno del senatore Filippini e di accettare come raccomandazione quello del senatore Gavina.

PRESIDENTE. Senatore Macrelli, mantiene il suo primo ordine del giorno?

CONTI. Essendo assente il senatore Macrelli, faccio mio l'ordine del giorno e lo mantengo.

PRESIDENTE. Senatore Molinelli, mantiene il suo ordine del giorno?

MOLINELLI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Senatore Vigiani, ella mantiene il suo ordine del giorno, accettato dal Governo per quanto riguarda la ferrovia Firenze-Faenza e non accettato per quanto riguarda la ferrovia Rimini-San Marino?

VIGIANI. Per quanto riguarda la ferrovia Firenze-Faenza ringrazio il signor Ministro delle sue assicurazioni che mi tranquillizzano. Io non chiedo che il mio ordine del giorno sia messo ai voti perchè il Senato ebbe già a pronunziarsi in proposito durante la discussione del bilancio del 1950, accettando integralmente l'ordine del giorno presentato da me e dal senatore Braschi. Non sento perciò ora la necessità di dover chiedere al Senato una nuova votazione. D'altra parte le dichiarazioni dell'onorevole Ministro mi rassicurano, per cui non insisto.

PRESIDENTE. Senatore Gervasi, insiste nel suo ordine del giorno?

GERVASI. Insisto.

PRESIDENTE. Senatore Di Giovanni, mantiene il suo ordine del giorno?

DI GIOVANNI. Lo mantengo e mi auguro che il Governo in un secondo tempo possa prendere in considerazione le giuste esigenze di Siracusa, come mi auguro che il Senato voglia nella votazione di questo ordine del giorno dare un'attestazione di platonico amore alla mia città.

PRESIDENTE. Il senatore Sanna Randaccio non è presente in Aula. Si intende pertanto che abbia rinunciato al suo ordine del giorno.

Il senatore Corbellini insiste nel suo ordine del giorno?

CORBELLINI. Insisto.

PRESIDENTE. Il senatore Carrara non è presente. Si intende quindi che abbia rinunciato al suo ordine del giorno.

Il senatore Macrelli insiste nel suo secondo ordine del giorno?

CONTI. Nell'assenza del senatore Macrelli, faccio mio anche quest'ordine del giorno, ma non vi insisto.

PRESIDENTE. Senatore Tissi, mantiene il suo ordine del giorno?

TISSI. Non insisto.

PRESIDENTE. Ed ella, senatore Filippini?

FILIPPINI. Vorrei una spiegazione. Il mio ordine del giorno è diviso in due parti, la prima riguardante le condizioni ferroviarie della mia Provincia, la seconda la linea Rimini-San Marino. Il signor Ministro è contrario ad ambedue?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Purtroppo, sì.

FILIPPINI. Prendendo atto e sottolineando il « purtroppo », insisto perchè il mio ordine del giorno sia messo ai voti.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Gavina.

GAVINA. Vorrei sapere se il signor Ministro, accettando come raccomandazione il mio ordine del giorno, intende implicitamente di accogliere anche l'ordine del giorno accettato l'anno scorso, con l'impegno dell'esecuzione di determinati lavori, di cui oggi non si è fatta parola.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non posso impegnarmi formalmente, perchè non ho lo stanziamento di legge, ma l'assicuro che quei

lavori mi sembrano ragionevoli e mi stanno a cuore.

GAVINA. Resta inteso allora che, se nell'esercizio 1952-1953 non saranno iniziati i lavori, questa raccomandazione varrà anche per l'esercizio successivo?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sta bene, onorevole Gavina.

PRESIDENTE. Insiste nell'ordine del giorno, senatore Gavina?

GAVINA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli ordini del giorno che sono stati mantenuti.

Metto anzitutto ai voti l'ordine del giorno del senatore Macrelli, accettato dalla Commissione soltanto per quanto riguarda la prima parte ed accettato dal Governo come raccomandazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno dei senatori Mollinelli e Cappellini, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo.

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Gervasi, accettato dal Governo e dalla Commissione.

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'ordine del giorno del senatore Di Giovanni, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'ordine del giorno del senatore Corbellini, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Filippini, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

PRESIDENTE. Si passerà ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti e dei due allegati e, successivamente, all'esame dell'appendice n. 1, riguardante gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e del relativo allegato.

Resta inteso che la semplice lettura dei capitoli equivale ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli del bilancio, i riassunti per titoli e per categorie e i due allegati.)

Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con i relativi riassunti e con il relativo allegato).

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito,

per l'esercizio finanziario 1952-53, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1952-53, nella misura dell'1 per cento.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1952-53, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 120.000.000 autorizzata per lo scopo.

(È approvato).

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

(È approvato).

Inversione dell'ordine del giorno.

GASPAROTTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPAROTTO. Mi permetto di proporre, signor Presidente, l'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di dare la precedenza al disegno di legge di iniziativa del senatore Salomone che riguarda norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, nu-

mero 841, in quanto concerne una legge che va chiarita ed applicata d'urgenza, perchè costituisce un impegno d'onore per il Parlamento italiano.

PRESIDENTE. Come i collegi hanno udito, il senatore Gasparotto propone che sia invertito l'ordine del giorno in modo da discutere subito la proposta di legge n. 2268 posta al n. 3 del punto secondo dell'ordine del giorno.

Metto ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Presidenza del Vice Presidente BERTONE

Discussione della proposta di legge di iniziativa del senatore Salomone: « Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espropriazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini » (2268).

PRESIDENTE. Si procede allora alla discussione della proposta di legge: « Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espropriazione; bonifica, trasformazione e assegnazione dei terreni ai contadini », d'iniziativa del senatore Salomone.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Salomone. Ne ha facoltà.

SALOMONE. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Questa proposta di legge ebbe sì vasta risonanza nella stampa; fu oggetto di tante critiche, talvolta assurte a censure aspre; perchè il proponente potesse esimersi — come forse sarebbe stato suo desiderio — d'intervenire nel dibattito, per esprimere, nel luogo e nel momento adatti, il suo pensiero, anche se le relazioni dei colleghi, onorevole Conti per la Commissione dell'agricoltura, e onorevoli Bo e Rizzo Giambattista, per quella della Giustizia, hanno esaurientemente trattato con chiarezza, con dottrina e con serenità le varie questioni inerenti alla proposta di legge. E debbo a loro manifestare la mia viva e cordiale riconoscenza per la cura posta nell'esame, veramente

approfondito, della mia proposta e per le cortesie, benevole parole, scritte nei miei riguardi.

Ho preferito di parlare per primo, al fine di fare alcune precisazioni, quale premessa chiarificatrice alla discussione, onde eliminare la grave confusione di concetti e i molteplici equivoci, conseguenti ad una campagna ostile, non sempre serena ed obiettiva, e che hanno disorientato, alterandosi i termini e le finalità della mia proposta.

E cercherò di essere il più chiaro e il più semplice possibile. E, appunto per la chiarezza e la semplicità, chiesi, e la 8ª Commissione accolse la mia richiesta, di ridurre le disposizioni di legge ad un solo articolo, quello più importante, modificandolo nella dizione, per essere ancor più precisa.

Quali adunque i motivi e le finalità della mia iniziativa?

Consentite a chi ebbe l'onore di riferire a voi sui due disegni di legge di riforma fondiaria, del 12 maggio e del 21 ottobre 1950, l'uno, il primo, relativo all'altopiano silano e ai territori jonici contermini, e l'altro alle zone regionali aventi caratteristiche simili, di esporre, nei suoi termini, l'oggetto della questione.

La norma fondamentale di una legge di ridistribuzione della proprietà terriera, era quella, e non poteva essere altrimenti, di determinare i terreni soggetti all'espropriazione: primo ed essenziale atto per la ridistribuzione.

E l'articolo 2 della legge Sila, infatti, dispone testualmente: « Ai fini della presente legge, sono soggetti ad espropriazione i terreni di proprietà privata suscettibili di trasformazione, i quali, computate anche le proprietà fuori del territorio indicato nell'articolo 1, appartengono, a qualsiasi titolo, in comunione o pro-indiviso, a singole persone o società che, al 15 novembre 1949, avevano più di trecento ettari ». Cioè, per il computo della proprietà si consideravano non solo i terreni siti nel territorio di applicazione della legge, ma anche fuori di quel territorio.

Nessuna controversia sorse mai sul calcolo così indicato.

Alla legge Sila successe, a distanza di pochi mesi, la legge così detta stralcio: denominazione di uso corrente, che, per facilità d'intendersi, mi sono rassegnato ad accettare.

Invero si è trattato, come fu detto esplicitamente nelle relazioni delle due leggi di riforma — ricordate opportunamente dall'onorevole Conti — di una estensione della legge Sila alle altre regioni aventi gli stessi aspetti delle Provincie calabresi. Estensione quindi dei principi, delle finalità e dei mezzi per raggiungerle, contenuti nella legge di riforma fondiaria in Calabria, salvo alcune modificazioni espressamente stabilite.

Ed invero soltanto in piccola parte la legge-stralcio si discostò da quella Sila; e le innovazioni furono precisate in due punti principali: nella delimitazione del territorio soggetto alla riforma, fissata per la legge Sila, nell'articolo 1, e demandata, invece, per la legge stralcio, al Governo; e nel sistema del calcolo della quota di esproprio, stabilendosi il criterio di superficie, nella legge Sila, e quello del reddito — secondo una certa tabella — nella legge stralcio. Ma rilevo subito — perchè sia a voi ben presente — che non fu modificato il criterio del computo globale delle proprietà per l'assoggettamento o meno all'espropriazione.

In entrambe le leggi si considera — a tal fine — la commassazione nazionale della proprietà; e il concetto del coacervo, come suol dirsi, rimase inalterato.

E non solo non vi era alcuna ragione di modificarlo, ma si sarebbe altrimenti ferito il principio del limite, fissato dalla Costituzione, non potendo questo avere applicazione se non in senso integrale, riferito all'intera proprietà dovunque situata nel territorio della Repubblica. Chè se alla legge del 21 ottobre 1950 si dette il nome di stralcio, nel significato di applicazione parziale della legge generale di riforma fondiaria, dato che in questa si fa riferimento alle intere proprietà, non poteva stabilirsi in quell'altra, un criterio di calcolo diverso. Sicchè per l'applicazione dei principi informativi, sia che si voglia ritenere la legge stralcio — come in effetti è — la estensione della legge Sila, sia che la si voglia considerare una anticipazione della legge generale di riforma, non vi è dubbio che il calcolo della consistenza delle proprietà, si volle riferita all'intera proprietà dovunque situata.

Ma a chi esamini, con la dovuta attenzione e con la serenità, maggiormente dovuta, il te-

sto dell'articolo 4 della legge stralcio, non può giungere a conclusioni diverse da quella derivante dalla logica legislativa.

Nell'articolo 4 si legge: « Nei territori considerati dalla presente legge la proprietà terriera privata... è soggetta ad espropriazione di una quota determinata in base al reddito dominicale dell'intera proprietà ».

In questo articolo non è ripetuto l'inciso dell'articolo 2 della legge Sila: « computate le proprietà situate fuori del territorio, ecc. ». Ma, fissato già precedentemente il principio, questo nella legge successiva, rimaneva acquisito.

Ed è espresso nella formula « intera proprietà », usato nell'articolo 4, quando si vuol determinare la quota di esproprio, differenziatesi con l'espressione di proprietà, senza aggettivo, usato nella prima parte. Chè se non si fosse voluto dare il significato di proprietà complessiva, ovunque situata, l'aggettivo « intera » sarebbe stato pleonastico.

L'articolo 4 della legge stralcio, infatti, riproduce il testo, quasi integrale, dell'articolo 2 del progetto di legge generale di riforma fondiaria.

Se ne discosta soltanto nel primo inciso, perchè laddove la norma del progetto dispone che la proprietà terriera privata è soggetta ad espropriazione, dovunque situata nel territorio della Repubblica, la norma dello stralcio dispone che la espropriazione è eseguita in particolari territori. Ma per i criteri di calcolo della determinazione delle quote — operazione ben diversa e distinta — la formula è identica, e il riferimento è, per entrambe le disposizioni, all'intera proprietà.

Ma l'articolo 4 deve essere interpretato, per elementare regola d'ermeneutica, con tutte le altre disposizioni della medesima legge.

E intendo richiamare la vostra attenzione su due di esse: quella dell'articolo 7 e quella, ancor più direttamente esplicativa, dell'articolo 13.

L'articolo 7 impone, ai proprietari espropriati, il divieto di acquisti, per un certo numero di anni, di fondi rustici. Evidentemente il divieto si riferisce a tutto il territorio nazionale.

Ma quello che risolve ogni dubbio, ed elimina ogni perplessità è il testo dell'articolo 13 che

è bene vi legga integralmente: « Nel caso di proprietà di terreni situati in parte in territori indicati nell'articolo 1 della presente legge ed in parte fuori di tali territori, lo scorporo derivante dall'articolo 4 si applica ai terreni situati nei territori indicati all'articolo 1 fino alla totale applicazione della quota dell'esproprio ».

Tale norma discende dal principio della commassazione nazionale, e ne è la immediata conseguenza. Il significato è di una evidenza tale, da sorprendere che possa dubitarsene.

E si noti la dizione identica usata dall'articolo 2 della legge Sila: « terreni situati fuori del territorio indicato nell'articolo 1 ».

E un tal rilievo non è senza una ragione. Perchè si è creduto che taluno — che non è difficile individuare — di poter restringere il concetto di terreni situati fuori di tali territori, nella formulazione dell'articolo 13, chiaramente indicativa di terreni siti in zone diverse da quelle della riforma, alla strana ipotesi di proprietà situate a cavallo tra l'uno e l'altro territorio.

E che per l'articolo 4 della legge stralcio, come per l'articolo 2 della legge Sila, si dovesse tenere conto della intera proprietà dovunque situata, dentro e fuori dell'ambito di applicazione della riforma, ai fini del calcolo della quota di esproprio, univoca è stata l'opinione di quanti ebbero ad occuparsene: tutti gli enti di riforma nella redazione dei piani di esproprio; tutte, unanimi, le Commissioni parlamentari nel dare al Governo il parere sui detti piani; infine, il Governo nell'emanazione dei decreti legislativi di esproprio e di trasferimento dei terreni agli enti. Considerate che ciascuno dei sette enti di riforma ha un ufficio legale con consulenti competentissimi; che tra i 42 componenti delle sette Commissioni parlamentari vi sono valorosissimi avvocati, fra i quali l'onorevole Umberto Merlin; che i decreti di esproprio vengono, per le questioni di massima, vagliati da un Comitato di dieci esperti, molti dei quali giuristi insigni, docenti universitari di diritto, adusi alla ermeneutica delle leggi, e tutti, dico tutti, hanno concordato nel dare all'articolo 4 il significato contenuto nella mia proposta.

Nella dottrina, un solo giurista, il Baccicalupi, si era occupato del problema nel 1951

in uno studio pubblicato nel « Foro Civile » a pagina 127 e seguenti, dal titolo: « La legge per la colonizzazione della Sila e la legge-stralcio ». Ebbene egli opina, richiamandosi appunto all'articolo 13 della legge 21 ottobre 1950, che questa legge si era uniformata, al riguardo della commassazione, alla legge per la Sila.

Un acuto studio della questione fu pubblicato in « Iustitia », organo dei giuristi cattolici, nel primo fascicolo di questo anno. Il titolo è significativo: « Di una aberrante interpretazione delle leggi di riforma agraria », e il contenuto è una dimostrazione vivacemente critica, dell'esattezza del criterio della commassazione nazionale.

E per chiarire il significato dell'articolo 13 non è superfluo ricordare le discussioni avvenute alla Camera dei deputati nella seduta pomeridiana del 27 luglio 1950, riportate alle pagine 21649 e 21650 de resoconto stenografico.

Gli onorevoli Bianco ed altri propongono che dopo le parole « si applica », sia aggiunta la parola « prima », sopprimendo le parole « fino alla totale applicazione della quota di esproprio ».

L'onorevole Bianco, nell'illustrare l'emendamento dice: « l'articolo prevede l'ipotesi di un proprietario che abbia terreni nelle zone in cui troverà applicazione la legge, e terreni in zone in cui questa non potrà essere applicata, e stabilisce che lo scorporo derivante dalla tabella si applica ai beni situati nei territori di cui all'articolo 1 della presente legge, fino alla totale applicazione della quota di esproprio; per modo che se questo proprietario avesse dei terreni nei territori in cui la presente legge sarà applicata che fossero insufficienti a coprire le quote di scorporo, l'esproprio si dovrebbe fermare soltanto alla quota che si trovi nella zona in cui la legge troverà applicazione ».

Con l'emendamento presentato, pertanto si voleva stabilire che, qualora i terreni situati nei territori di riforma fossero insufficienti a coprire la quota di scorporo, si dovesse prendere la parte restante dai terreni situati nei territori non contemplati dalla legge.

L'onorevole Germani, relatore per la maggioranza, e il Ministro dell'agricoltura, onorevole Segni, si oppongono all'emendamento perchè, pur restando fermo il criterio del calcolo

dell'intera proprietà, sita e nelle zone di riforma e in altre zone, ai fini di determinare la quota di scorporo, intendono che la espropriazione sia limitata alle zone di applicazione della legge di riforma. Ed è importante ricordare le parole del Ministro: « Ci siamo preoccupati di calcolare la quota di scorporo sul totale della proprietà e di applicarla sino al totale — se occorre — dei beni posseduti nel perimetro degli enti . . . , di tutti gli enti ».

Concludendo appare di estrema chiarezza che anche per la legge stralcio, come già per quella Sila, si è adottato il criterio della commassazione nazionale della proprietà ai fini della quota soggetta ad esproprio, pure limitandola, per l'effettiva espropriazione, ai terreni esistenti nelle zone soggette alla riforma.

Sembrava quindi che, non potessero sorgere dissensi, e, meravigliò molto, quando si apprese che uno dei sette motivi del ricorso al Consiglio di Stato proposto nell'interesse del marchese Felice Guglielmi di Vulci, concerneva la norma dell'articolo 4.

La sorpresa fu vivissima, e a ragione, quando fu noto che il motivo di ricorso era stato accolto dal Consiglio di Stato.

La risoluzione del massimo organo giurisdizionale amministrativo importava gravi conseguenze nei suoi effetti concreti. Venivano ad essere sottratti, secondo un calcolo approssimativo, circa 80.000 ettari di terreni sui 600.000 previsti per l'assegnazione ai contadini, con una percentuale di perdita del 14 per cento di terreni disponibili; ma si profilava altresì la più grave minaccia di togliere la terra già assegnata a famiglie contadine!

Si poteva rimanere inerti innanzi a pericoli di tale gravità?

Le Associazioni contadine protestavano e votavano energici ordini del giorno. I lavoratori agricoli della Val di Cornia aderenti alla C.I.S.L. (Confederazione italiana sindacati liberi) in collaborazione con quelli della zona di Cecina, procedevano alla occupazione simbolica del podere Rosselzo, come azione dimostrativa.

Era sorto un ostacolo, non lieve, alla esecuzione della legge di riforma fondiaria — uno dei più importanti e, se non il più importante, certamente, per i suoi molteplici riflessi, il più impegnativo dei nostri atti legislativi, di

attuazione della Carta costituzionale della nostra Repubblica.

Poteva rimanere indifferente il Parlamento alla elusione della sua legge?

Si era verificata una difformità di interpretazioni tra organi eminenti: Commissioni parlamentari, deputate a vigilare sull'applicazione della riforma, Governo investito di potere legislativo delegato dal Parlamento, interpretano la norma di legge in un senso, il Consiglio di Stato la interpreta in un senso opposto. Quale il rimedio per risolvere questa diversità di interpretazioni?

La risposta era agevole. I giuristi di ogni tempo, dai più antichi ai contemporanei, ci hanno insegnato che l'interpretazione della legge è pubblica o privata; che l'interpretazione pubblica è legislativa o giudiziaria, secondo che emani dal potere che ha fatto la legge, o dal potere giudiziario.

L'interpretazione legislativa è l'interpretazione autentica — quella appunto che ho chiesto a voi con la mia proposta di legge.

Ve ne hanno parlato gli illustri relatori, e io non mi permetto di ripetere, forse imperfettamente, quello che loro han detto in modo eccellente. E sono confortato nella mia iniziativa dalla loro parola autorevole di per sé, ma rafforzata dall'autorità dell'unanime consenso degli eminenti giuristi che compongono la nostra Commissione di giustizia.

Mi consentirete tuttavia qualche breve accenno: perchè tutto sia chiarito e nessuna ombra, la più tenue, rimanga su qualcuno degli aspetti della questione; perchè ogni perplessità sia superata, sui limiti amplissimi della interpretazione autentica che, al contrario della interpretazione giudiziaria, non soggiace ai vincoli delle norme sull'ermeneutica, dettate per limitare la pluralità delle interpretazioni discrepanti.

Ha luogo la interpretazione autentica non solo allorchè la compilazione del legislatore non presenti per sé stessa un senso chiaro e completo, sia per ragione del significato più o meno vago della parola, sia per un vizio della costruzione della frase; ma altresì quando questa compilazione, quantunque presentasse un senso chiaramente determinato, non esprime però esattamente il pensiero del legislatore.

Nel primo caso, l'interpretazione è assolutamente necessaria; nel secondo, essa è legittima, in quanto si occupa a ricercare unicamente il vero pensiero del legislatore, nello scopo di giungere alla esatta applicazione di un testo di legge.

Con l'interpretazione autentica, insegna Lodovico Mortara, laddove la sentenza del giudice non ha valore astratto per interpretare la legge rispetto ai casi analoghi, ma serve soltanto a disciplinare quel caso speciale per cui fu pronunciata, il legislatore schiarisce la norma e l'impone con le proprie parole in modo indeclinabile ed universale.

E la scelta dell'apprezzamento interpretativo — secondo la moderna dottrina — può essere suggerita e dettata da criteri di convenienza (particolarmente da criteri di politica legislativa) tali da portare a risultati che talvolta divergono in maggiore o minor misura da quelli cui avrebbe portato una corretta applicazione dei criteri ermeneutici, specie della coerenza sistematica.

La scelta dell'apprezzamento interpretativo dipende, per l'interpretazione autentica, dal legislatore, dalla discrezionalità che gli spetta nella valutazione di quelle che sono le esigenze dell'interesse sociale. Discrezionalità non ammissibile e non ammessa all'interpretazione di un organo giurisdizionale che deve invece rigorosamente obbedire alle norme dell'interpretazione.

Talchè il nostro potere è amplissimo; e quindi, se anche non fosse così evidente l'aderenza della interpretazione da me proposta alla lettera dell'articolo 4 della legge stralcio, posto in armonia degli articoli 7e 13, il Parlamento, per lo spirito animatore di quella legge, per i principi sociali a cui essa s'informa, bene varrebbe il diritto, pur rimanendo rigorosamente nei confini dell'interpretazione autentica, di accettarla e d'imporla, com'è suo diritto, e mi si permetta ripetere la frase felicissima del collega onorevole Bo, com'è suo diritto dovere: « senza che con questo si verifichi, o si possa verificare comunque, conflitto di poteri, o peggio usurpazione di poteri, restando ciascuno nella propria sfera di attribuzioni ». (*Approvazioni*).

Eppure, a proposito della mia proposta di legge non mi sono mancati, anche da parte di

autorevoli giornali, il richiamo al galateo parlamentare, qualificandomi nemico del diritto, e, in un manifesto elettorale del Movimento nazionale per la difesa dell'agricoltura si è scritto: « Persino la superiore ed alta parola del più alto Istituto di giustizia amministrativa dello Stato è — udite, onorevoli colleghi — nientemeno sabotata dalla proposta di una nuova legge liberticida e spoliatrice che vuol trovare la sua giustificazione proprio nella irrispettosa opposizione alla serena decisione del Consiglio di Stato, che ha solo voluto tutelare il più sacrosanto dei diritti del cittadino ».

« E il bello sarà, si conclude con tono amaramente profetico, il bello sarà che questa legge sarà approvata con il consenso di tutte le sinistre così dette democratiche, comunisti compresi ». Quasi che, quando si tratta di certe questioni di interesse generale, debba prevalere il sentimento di parte! (*Approvazioni*).

Il manifesto conclude: « Gli agricoltori devono esigere, in cambio dell'apporto dei loro voti, l'accettazione del loro programma di politica agraria; e, quindi, s'accordino subito, con gli esponenti del Partito nazionale monarchico, del Movimento sociale italiano, ecc. ».

E a questo punto mi sia lecita una domanda agli improvvisati e non disinteressati tutori della dignità del Consiglio di Stato; cosa direste se la sentenza della Corte di cassazione, accogliendo i ricorsi sul difetto di giurisdizione, annullasse la sentenza del Consiglio di Stato?

Che forse non è un fatto ordinario che non suscita clamore di scandalo, la difformità della giurisprudenza, dovuta appunto alla difformità della interpretazione? Difformità tra giudici dello stesso grado, o di grado diverso, e dell'istesso giudice, variabilità alla quale non si sottraggono nè il Consiglio di Stato nè la Corte di Cassazione.

Brevissimi fugaci accenni di una evidente campagna di stampa violenta, tanto per rompere la monotonia del discorso.

E riprendiamo l'esame della questione.

La funzione legislativa e la funzione giurisdizionale costituiscono due momenti e due modi distinti dell'esercizio della sovranità dello Stato.

Attraverso la prima, detta la norma, attraverso la seconda la applica.

« In teoria si presuppone perfetta uniformità, anzi unità, di pensiero e di intenti fra la volontà espressa nel precetto legislativo e quella spiegata nella sentenza del magistrato.

« Interprete quest'ultimo della volontà del legislatore, si trova posto in una condizione ben eccezionale: ciò che egli pronuncia è senz'altro ciò che si deve ritenere voluto dal legislatore. Non importa se, chiamato a determinare la norma regolatrice di un determinato rapporto, il giudice ne dichiarerà una effettivamente diversa da quella che il legislatore aveva per esso destinata; non importa se, allo scopo di palesare il pensiero contenuto nella formula della legge, egli ne manifesterà uno che non fu mai nella mente dei suoi compilatori. La necessità di distinguere e separare l'esercizio delle funzioni della sovranità, nel sistema politico dello Stato moderno, rende sovrano il giudice nella applicazione della legge. Ma si presenta innegabile e meritevole di considerazione il pericolo di una sopraffazione della volontà della legge per parte del magistrato. E ciò potrebbe avvenire, senza che egli possa essere incolpato di mala fede o di non corretto adempimento del proprio ufficio. Vi è l'eventualità dell'errore, indipendente dal fermo proposito di interpretare fedelmente la legge. In tali casi soccorre la interpretazione autentica, demandata esclusivamente al potere legislativo che costituisce un limite insormontabile e salutare ai poteri della Magistratura.

« Qualunque sia, infatti, l'opinione del magistrato intorno ad una formula (ambigua od oscura), il chiarimento che di questa formula faccia il legislatore con le proprie parole ed autorità, s'impone in modo indeclinabile ed universale ».

Ho voluto riferire concetti espressi, e nella forma da lui usata, da un illustre giurista, certamente non sospetto di irriverenza verso la Magistratura, per avere egli, per tanti anni, occupato i posti più elevati di essa: procuratore generale e Primo presidente della Corte di cassazione, Ludovico Mortara.

Egli ha trattato dell'argomento, nel suo dotissimo commentario, notoriamente considerato preziosa guida degli studiosi di procedura civile, nel volume I; titolo II, trattando

della giurisdizione civile nei suoi rapporti con le altre funzioni della sovranità.

Potranno essere quindi tranquilli — se non altri siano i motivi di inquietudine — coloro che trepidano per la confusione dei poteri, o, peggio, per il pericolo dell'invadenza del Parlamento!

Purtroppo, nel fondo di tutte le censure, vi è una concezione giuridica non più rispondente alle esigenze economiche e sociali del tempo, e che non si adatta, o mal si adatta, allo spirito innovatore delle riforme.

Siamo di fronte a degli anacronistici, coi quali è impossibile, o, per lo meno, assai difficile intendersi.

Avrete certamente notato che nessuno ha fatto oggetto di censura la impugnativa della sentenza del Consiglio di Stato, promuovendone l'eventuale annullamento, mentre tante aspre censure sono state mosse alla mia iniziativa di una legge interpretativa.

Quasi che soltanto l'esercizio di un diritto processuale, inerente alla giurisdizione, fosse legittimo, e costituisse un arbitrio, un'usurpazione di poteri, l'atto del Parlamento nell'ambito rigorosamente costituzionale delle sue funzioni legislative, pur trattandosi di un problema giuridico, ma con riflessi politico-sociali.

Temo di vedere in un cotale atteggiamento qualcosa che va al di là dell'episodio particolare, temo di scorgere una manifestazione di mal celata ostilità all'Istituto parlamentare.

E il sospetto diviene più forte dinnanzi agli elogi, non sempre contenuti, per una decisione che si pone e si vuol porre, in forma aspra, non solo contro un atto del Governo, avente almeno la forma, non voglio approfondire la questione sostanziale, di atto legislativo, ma contro il Parlamento che la delega al Governo aveva concesso, accusato di aver emanato una legge in frode alla legge.

E, rimanendo nel campo delle censure alle leggi di riforma, non posso trascurare un rilievo relativo alla interpretazione della mia proposta di legge.

Si è detto, ed autorevolmente, che l'articolo 4 della legge stralcio, se fosse interpretato nel senso della commassazione nazionale, sarebbe in contrasto con la Costituzione, e quindi gli si dovrebbe negare l'applicazione. Av-

vertimento che ha tutto il tono di qualche cosa che non saprei, e non vorrei definire.

Al monito, così deciso, è da rispondere che una questione così grave va esaminata con la massima ponderazione e su di essa, trattandosi di disapplicazione di una norma di legge, per motivi d'incostituzionalità, eventualmente dovrebbe dire la sua parola la Corte di cassazione a sezioni unite.

« Se dalla interpretazione letterale della legge si passa a quella sistematica con riferimento alla norma gerarchicamente superiore di cui all'articolo 44 della Costituzione, si deduce agevolmente che la legge speciale ha voluto uniformarsi al precetto che, al fine di conseguire il razionale sfruttamento del suolo o di stabilire quei rapporti sociali, la legge impone obblighi e vincoli alla proprietà terriera privata e fissa limiti alle sue estensioni, secondo le regioni e le forze agrarie ».

Così è scritto nella nota sentenza del Consiglio di Stato, nella quale si legge altresì: « poichè — ecco l'esplicazione del concetto — i due fini dell'articolo 44 della Costituzione (quello economico di conseguire il normale sfruttamento del suolo e quello politico di stabilire equi rapporti sociali) sono intimamente connessi e vanno armonizzati nel senso che gli equi rapporti sociali siano da stabilire nell'ambito del razionale sfruttamento del suolo, la norma in esame importa che la proprietà terriera privata non debba essere colpita indiscriminatamente, ovunque si trovi ed indipendentemente dalla razionalità dei sistemi di conduzione, ma in relazione allo stato di agricoltura delle varie zone agrarie ».

La risposta si trova negli atti parlamentari nel resoconto delle discussioni avvenute al Senato sulla legge stralcio a proposito della tabella. È appunto il sistema escogitato, quale risulta dalla tabella, che applica i concetti dell'articolo 44 della Costituzione.

L'onorevole Merlin, nel suo importante discorso, diceva che: « la tabella, pur non perfetta, concilia tutte le esigenze, tiene conto del reddito e della superficie, lo gradua secondo la fertilità del terreno ».

Ma come la tabella fosse l'attuazione dell'articolo 44, lo espone con chiarezza e con rigorosa precisione giuridica, il ministro, onorevole Segni, nelle sue dichiarazioni conclusive,

riportate a pagina 19695 del volume XVI dei Resoconti.

« Sulla opportunità del criterio automatico mi pare — diceva il Ministro — che si sia fermato a lungo qualche oratore precedente, nè io voglio insistere. Ritengo che sia saggio evitare il criterio della decisione caso per caso. Abbiamo come esempio quello della riforma fondiaria in Rumenia ... È un esempio antico che deve insegnarci a non incorrere nello stesso errore e che deve spingerci a cercare un criterio che si presti il meno possibile a deviazioni singole, e che si possa applicare su terreni così differenti, come quelli delle varie zone ».

« L'articolo 44 parla di questo — prosegue il rappresentante del Governo — quando parla di limiti secondo le regioni e le zone agrarie, e suppone un sistema di espropriazione, fondato su un principio variabile da zone agrarie a zone agrarie, secondo la natura dei terreni e secondo altre circostanze peculiari.

« Ora, è proprio il sistema della tabella che ci ha portato a conseguire un criterio di espropriazione, in base al concetto... economico politico di aumentare le quote di espropriazione man mano che cresca la proprietà e di aumentarle man mano che questa proprietà diminuisca di intensità culturale.

« Si è usato allo scopo un parametro fondato sull'esame di centinaia e centinaia di aziende agricole, aziende concrete italiane, e non configurate astrattamente, e in base a queste si è fatta la differenza tra classi di colture (intensive ed estensive) ».

E da una semplice lettura della tabella, risulta la diversità delle quote di espropriazione, a seconda la diversità dei redditi. Il che risponde, mi pare evidente, al criterio del limite secondo le regioni e le zone agrarie.

Se il limite — come fu inteso dal Ministro proponente — deve intendersi come « limitazione della forza economica della proprietà fondiaria », non può essere riferito che all'intera proprietà, cioè alla proprietà ovunque situata, sia pure assoggettando ad esproprio — provvisoriamente — la parte delle quote sita in determinati territori, per raggiungere i fini preposti con l'anticipazione della riforma fondiaria, làdove questo si manifesta più urgente, per le particolari condizioni del luogo.

Ma un limite, qualunque esso sia, di pura estensione o di reddito, che poi si traduce in estensione, alla proprietà terriera, deve essere riferito alla intera proprietà.

In quanto poi alla preoccupazione dell'efficacia retroattiva, la legge interpretativa trova certamente applicazione anche alle situazioni di fatto anteriori che sono disciplinate dal precetto interpretato; ma è questa la conseguenza logica del contenuto della norma interpretativa, perchè dà al precetto anteriore il suo esatto significato. Ond'è che alcuni; e, a mio modo di vedere, giustamente, ritengono non si tratti di una vera e propria retroattività, ma di una retroattività apparente.

Se dobbiamo riferirci per la sua applicazione al momento storico della legge, non possiamo richiamarci che alla data della legge che noi interpretiamo, e della quale la successiva norma interpretativa non è che l'esplicazione vincolante per il giudice.

Vincolo che ha i suoi limiti di fronte alla definizione irrevocabile del rapporto giuridico: esempio, la costituzione del giudicato.

La legge interpretativa invero, si identifica, nel tempo, con quella che è oggetto dell'interpretazione.

E non può essere concepita altrimenti.

Ed eccomi all'ultima parte della mia esposizione.

Proposta di legge, irreprensibile nella sua ortodossia costituzionale, indiscutibilmente legittima nel suo aspetto giuridico. Lo si riconosce. Ma, si dice, occorrerà considerarla, altresì dal lato della opportunità e della convenienza di politica legislativa. Senza dubbio. Ebbene, dirò subito senza la minima esitanza, con la certezza derivante dal profondo convincimento, che mai, come nel caso presente, più che opportuno, è necessario ed urgente l'intervento del potere interpretativo del Parlamento. Necessità di urgenza perchè il Governo deve sapere quale sia la interpretazione da dare alla norma discussa, e non può fermare l'emanazione dei decreti di esproprio, limitata nel tempo da un termine perentorio da noi fissato nella legge: 31 dicembre 1952.

E se si dovesse attendere la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite, su ricorsi, dei quali soltanto uno, qualche giorno addietro, il 19 giugno, fu notificato, quello propo-

sto dall'Ente Maremma, mentre attendono ad essere notificati quello dell'Opera della Sila e l'altro dell'Avvocatura dello Stato, per un ovvio calcolo di termini procedurali, non superabili, di almeno 60 giorni, e per l'imminenza del periodo delle vacanze giudiziarie, e per la gravità delle questioni da risolvere, quella data giungerebbe senza che la Suprema Corte si sarà potuta pronunciare.

Ma qual rapporto vi è tra la materia della eventuale impugnativa della decisione del Consiglio di Stato e l'oggetto della legge interpretativa? Alla Corte di cassazione non è proposta, perchè non poteva essere proposta, dati i confini della sua competenza, che la questione del difetto di giurisdizione del Consiglio di Stato, involgente quindi e soltanto la proponibilità dei ricorsi decisi con le note sentenze; mentre la legge interpretativa concerne una questione di merito sottratta a qualsiasi esame della Suprema Corte, essendo incensurabili, per le risoluzioni di merito, le decisioni del Consiglio di Stato.

Quindi impossibilità assoluta d'interferenza tra la norma di legge interpretativa del Parlamento e la sentenza della Corte di cassazione. Ma anche sotto questo aspetto, mi si permetta di affermare che se pure la Corte di cassazione fosse investita dall'esame del significato da dare all'articolo 4 della legge stralcio, al Parlamento, per la particolare natura della interpretazione autentica di fronte a quella demandata agli organi giurisdizionali, già da me dianzi illustrata, non verrebbe meno il diritto-dovere di intervenire.

La funzione legislativa alla quale appartiene l'interpretazione autentica, ha il suo soggetto nel Parlamento, costituzionalmente ben distinto dagli organi della giurisdizione, ai quali è deferito un potere di interpretazione ben diverso. I motivi che abbiamo visto quali fattori determinanti dell'uso della interpretazione autentica, non hanno nulla a che vedere con l'interpretazione da darsi dal giudice, caso per caso.

Ma lasciando la parte tecnica dei principi strutturali, che pur hanno la loro grande importanza come guida del nostro operare, ed esaminando nella sua concretezza il caso particolare, io mi domando: quale influenza può avere la sentenza della Corte di cassazione sulla questione del difetto di giurisdizione del Con-

siglio di Stato, per risolvere se debba, ai fini della determinazione della quota di esproprio, tenersi conto della proprietà esistente nelle zone di riforma o anche in quelle site in altri territori?

L'onorevole Giambattista Rizzo, nel suo parere, dice testualmente: « Vero è che il ricorso alle Sezioni Unite della Corte di cassazione si fonda su motivi attinenti alla giurisdizione del Consiglio di Stato, ma è chiaro che, soltanto sul presupposto della sua giurisdizione, il supremo organo di giustizia amministrativa è potuto passare alla interpretazione degli articoli della legge 21 ottobre 1950, n. 841, cui si riferisce il disegno di legge del senatore Salomone. Cosicché, ove cadesse quel presupposto in sede di Cassazione, quella interpretazione verrebbe a perdere, nella riconosciuta preclusione della indagine giurisdizionale, il suo valore d'interpretazione giurisprudenziale essenziale ai fini della decisione del Consiglio di Stato ».

Mi permetta l'amico e collega Rizzo che io faccia tutte le mie riserve su tale ragionamento. Innanzi tutto, l'onorevole Rizzo conosce benissimo l'opinione secondo la quale gli espropriati potrebbero rivolgersi alla giurisdizione ordinaria, trattandosi della lesione di un diritto subiettivo perfetto.

Vero è che il Consiglio di Stato è andato in diverso avviso, per affermare, anche sotto questo profilo, la sua competenza; ma ciò non toglie che la questione esiste e non è di tanto facile soluzione.

Se si opinasse nel senso della competenza giudiziaria ordinaria, o ci fosse la sola probabilità di essere accolta, e nessuno può prevedere che sia respinta, la ragione esposta dal collega Rizzo non avrebbe più valore.

Ed oggi non si tratta più di ipotesi astratta. Si è verificato il caso concreto.

Già era stato investito dell'impugnativa dei piani di espropriazione il tribunale di Bari, con esito negativo, di merito.

Ora è la volta del tribunale di Bologna, la cui sentenza è del 6 giugno, depositata il 14.

Su istanza di tal Garbagnati, il cui congiunto e difensore aveva sostenuto la tesi, in linea dottrinarica, con un articolo, propiziatore, inserito nella « Giurisprudenza italiana » del marzo ultimo — come sono abili codesti profes-

sori! — il tribunale di Bologna ha ritenuto che l'impugnativa dei piani di esproprio ricade nella competenza dell'autorità giudiziaria, trattandosi di accertare se il diritto subiettivo sia tale anche di fronte alla pubblica amministrazione, ed ha, con sentenza munita di clausola di provvisoria esecuzione, dichiarata la illegittimità dei piani di esproprio, perchè la quota espropriabile era stata determinata, calcolando anche i terreni posti fuori della zona di applicazione della legge stralcio.

Le conseguenze sono evidenti, e quindi, se anche la Corte di cassazione accogliesse il ricorso e dichiarasse il difetto di giurisdizione del Consiglio di Stato, il problema della interpretazione della formula dell'articolo 4 resterebbe integro, e in tutta la sua gravità ed urgenza.

Ma per me, la circostanza dell'ipotetico — sia pure augurabile — accoglimento del ricorso e conseguente declaratoria della mancanza di giurisdizione del Consiglio di Stato — che importerebbe la non impugnabilità dei decreti di esproprio sempre limitatamente alla giurisdizione amministrativa, a prescindere che non implica la inimpugnabilità innanzi al magistrato ordinario, non sanerebbe una situazione anomala, con importantissimi riflessi psicologici e politici.

Ecco le conseguenze di quella opportunità alla quale da alcuni si è tanto sensibili. Ma vi è di più. Se la legge interpretativa intervenisse dopo una sentenza contraria della Corte di cassazione, a prescindere dalla sua intempestività, non sarebbe dettata da una esigenza di carattere giuridico, ma da un espediente. Il che sarebbe veramente grave.

E si è riflettuto al danno di eventuali altre decisioni sulle quali la legge interpretativa non agirebbe perchè il giudicato è ostacolo insormontabile anche all'efficienza delle leggi interpretative (e anche di possibili), provvedimenti sospensivi dei decreti di esproprio? Ma sapete che ci sono alcuni proprietari che hanno minacciato il ricorso al Consiglio di Stato affermando il convincimento che avrebbero ottenuto la sospensiva del decreto? Si è considerato lo stato d'animo degli assegnatari dei terreni espropriati e degli aspiranti alle assegnazioni?

Qui non siamo soltanto un organo legislativo ma anche un organo politico. È bene non dimenticarlo.

Non vale nulla l'allarme determinatosi nelle masse contadine per il timore che la riforma fondiaria sia stroncata? La prudenza, la saggezza nel dettare norme di legge interpretative sono apprezzabili ma, siamo franchi, a patto che esse non siano o non appaiano pretesto per impedire o ritardare, per renderlo inutile, un atto legislativo che nel nostro caso riveste caratteri di estrema urgenza. (*Vivi approvazioni*). Oltre l'aspetto della necessità giuridica, la sollecita approvazione della mia proposta riaffermerà al Paese l'intendimento del Parlamento che la riforma fondiaria avrà la sua piena attuazione e che, per usare la frase di un acuto giornalista, «la grande opera non può essere fermata». Ed è con questa fede, ogni giorno più forte, che invoco da voi, onorevoli colleghi, l'unanimità dei vostri consensi. E penso che il nostro voto favorevole costituirà l'affermazione sicura di una vera, sana e salda democrazia. (*Vivissimi applausi e molte congratulazioni*).

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

ROMANO ANTONIO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'onorevole Salomone ha pronunciato una forbita requisitoria contro la sentenza del Consiglio di Stato ed ha anche lanciato qualche invettiva contro l'immaginario strapotere della Magistratura. Egli è stato ampio nella sua esposizione. Io sarò brevissimo in quanto che non prenderò in esame l'oggettività del disegno di legge, ma mi limiterò semplicemente a dire della inopportunità del disegno di legge stesso.

Il Consiglio di Stato ha giudicato la non estensibilità ai fini dello esproprio dei terreni situati fuori della zona di stralcio; la questione ormai è nota in Italia. La legge 12 maggio 1950, n. 230, aveva espressamente previsto il coacervo delle proprietà appartenenti ai privati. L'articolo 4 della legge 31 ottobre 1950, n. 841, sostituendo l'articolo 2 della legge Sila ha ommesso un riferimento esplicito al coacervo. Questo silenzio della legge n. 841 del 1950 è stato interpretato come una rinuncia a quella particolare disposizione. Ecco in suc-

cinto il precedente del disegno di legge che viene oggi portato al nostro esame.

Onorevoli colleghi, gli scopi che le due leggi ora citate si propongono sotto il profilo sociale ed economico sono fuori discussione. Qui la questione è al di sopra degli interessi economici dei privati; qui si tratta unicamente di stabilire se il potere esecutivo possa violare il diritto del cittadino senza che l'interessato possa adire un giudice per ricondurre l'Amministrazione all'osservanza della legge. Questo è il punto fondamentale. La questione è risolta dall'articolo 113 della Costituzione e dalla settima disposizione transitoria della Costituzione stessa. Questo diritto del cittadino non deve essere intralciato con disegni di legge a carattere interpretativo.

L'interpretazione delle leggi è un presupposto logico dell'applicazione delle leggi stesse; ora poichè è fuori dubbio che l'applicazione delle leggi appartiene al potere giudiziario e costituisce anzi la ragion d'essere di questa importantissima funzione, ne consegue che logicamente l'interpretazione abbia ad essere pur essa un attributo della Magistratura giudicante. La fondamentale ragione pratica della interpretazione consiste nell'applicazione dei principi giuridici generali alle molteplici e svariatissime specie di fatto. Se la legge è imperfetta lo è appunto perchè essa non può comprendere tutti i singoli casi che si presentano nella vita sociale. Quindi la ragione logica dell'interpretazione si riduce all'esigenza dell'adattamento della legge ai casi speciali. La legge, fino a che non è applicata non può rivelare la necessità dell'interpretazione. Oggi, caso nuovo nella nostra vita giudiziaria, appena emessa una sentenza, a questa ha reagito l'onorevole Salomone proponendo l'interpretazione autentica della norma giuridica. Quanta fretta! E quando si ha troppa fretta si pecca di scarsa serenità!

Non si vuole attendere neanche il responso della Cassazione. Questo il motivo per cui l'interpretazione autentica ripugna alla stessa natura della funzione interpretativa.

Non è mediante una legge nuova, ma mediante l'opinione del giudice che la causa deve essere decisa. Non solo ragioni teoriche, ma anche ragioni pratiche sconsigliano l'interpretazione autentica delle leggi.

Primo: troppo spesso e troppo affrettatamente verrebbero rimaneggiati quei delicatissimi criteri legislativi, su cui si basano le facoltà più estreme dell'interprete e che costituiscono una garanzia per la stessa interpretazione della legge.

Secondo: si creerebbe una confusione di poteri in quanto il legislatore si tramuterebbe in giudice. E difatti così avviene oggi.

Terzo: praticamente è quasi impossibile che il potere legislativo possa emanare una legge che sia veramente e unicamente interpretativa ossia la semplice dichiarazione di ciò che ha realmente voluto il legislatore, specie quando è trascorso un lasso di tempo tra la legge che si vuole interpretare e la legge che provvede all'interpretazione.

Quindi, onorevoli colleghi, come principio generale non può non tenersi conto che quando le vicende dell'applicazione hanno fatto palese il bisogno di dichiarare in modo sovrano e autentico il significato di una legge, le condizioni sociali, dalle quali la legge ebbe origine, spesso sono mutate. Ma anche se ciò non sia è certo che la legge interpretativa viene formulata sotto condizioni diverse da quelle sotto le quali nacque la legge da interpretarsi.

Altro danno delle leggi interpretative è l'inevitabile ritardo che importeranno all'amministrazione della Giustizia; non è giusto che un cittadino, invocando l'applicazione di un testo di legge, sulla cui interpretazione e applicazione egli basa l'affermazione e il riconoscimento di un proprio diritto, debba poi aspettare che il potere legislativo dichiari il significato di questo testo. E non è bello, non è simpatico che l'autorità giudiziaria veda interrotta la propria funzione, corretta la propria opera, turbata la evoluzione organica delle proprie tradizioni e dei propri criteri, in base a questo principio errato della interpretazione autentica, che si inserisce nel momento stesso in cui la legge riceve la sua applicazione.

Onorevoli colleghi, noi siamo di fronte a due leggi: legge stralcio e legge Sila. Molte norme di queste due leggi non sono chiare: ma guai se per l'applicazione di ogni norma vi dovesse essere un parlamentare come l'onorevole Salomone a presentare una legge interpretativa! Creeremmo precedenti contrastanti con la nostra tradizione giuridica, turberemmo quello che è il principio fondamentale della vita dello

Stato cioè la divisione dei poteri e — consentitemelo — si aprirebbe il varco a disordini infiniti. (*Consensi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare lettura dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza.

CERMENATI, *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda, finalmente, dar corso alla costruzione della variante sulla strada statale 76 della Val d'Esino in corrispondenza dell'abitato di Chiaravalle, al fine di evitare l'attraversamento dell'abitato stesso. Il relativo progetto giace da vari anni negli uffici dell'A.N.A.S. (2109).

MOLINELLI.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica martedì, 8 luglio, alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

SALOMONE. — Norme interpretative degli articoli 4 e 20 della legge 21 ottobre 1950, n. 841, recante norme per la espropriazione, bonifica, trasformazione ed assegnazione dei terreni ai contadini (2268).

II. Discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

1. Deputati FRANZO ed altri. — Proroga delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti agrari (2261) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. DE LUCA ed altri. — Modificazioni ed aggiunte alla legge 21 ottobre 1950, n. 841, a beneficio dei proprietari assoggettati ad espropriazione, che abbiano tre o più figli, e dei contadini beneficiari dei terreni espropriati che abbiano figli (1571).

3. Provvidenze nel campo degli interventi statali nell'esecuzione delle opere di miglioramento fondiario (2316).

4. Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (1747-*Urgenza*).

5. Sistemazione della previdenza marinara (2242).

6. Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione (1065-*B*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2439) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

8. Autorizzazione alla spesa di lire 8 miliardi per il riassetto del patrimonio immobiliare postale e telegrafico (2391) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) (1786).

10. Fissazione di nuovi termini per la presentazione di domande di contributi per la costruzione di serbatoi, laghi artificiali e nuovi impianti idroelettrici in Sicilia e in Sardegna e modifica dell'articolo 5, punto I, della legge 31 ottobre 1951, n. 1116 (2306).

11. Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori marittimi nel porto di Livorno (2324).

12. Autorizzazione della spesa di lire 150 milioni per lavori straordinari di carattere urgente per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dell'ottobre-novembre 1951 ai canali demaniali (canali dell'antico Demanio e canale Cavour) (2360).

13. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2147).

14. Stato degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica (1279).

15. Riordinamento dei ruoli, quadri organici e nuovi limiti di età per la cessazione dal servizio permanente degli ufficiali della Marina (1653).

III. Seguito della discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

1. Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali (1869).

2. MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

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).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione della seguente proposta di legge (*da abbinarsi ad un disegno di legge in esame presso le Commissioni*):

PORZIO e LABRIOLA. — Provvedimenti speciali per la città di Napoli (1518).

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

La seduta è tolta (ore 12,45).

Dott. CARLO DE ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio Resoconti.