

CLXXXIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 14 LUGLIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	9539
Commemorazione del deputato Raffaele Cafiero:	
PRESIDENTE	9542
DEL BO, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	9543
Commemorazione dell'ex deputato Domenico Marzi:	
COMPAGNONI	9543
FERRI	9544
DEL BO, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	9544
PRESIDENTE	9544
Comunicazione del Presidente.	9584
Disegni di legge:	
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	9540, 9544
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	9541
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1288)	9545
PRESIDENTE	9545
DAL FALCO, <i>Relatore</i>	9545
DEL BO, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	9550, 9560
DIAZ LAURA	9560
MACRELLI	9561

Disegno di legge (Discussione):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1325)	9561
PRESIDENTE	9561
MARCHESI	9561
COLITTO	9573
PREZIOSI COSTANTINO	9574
DI LEO	9577

Proposte di legge (Deferimento a Commissione) 9540, 9584**Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)** 9542**Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)** 9584

La seduta comincia alle 16,30.

CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Buzzetti e Ruggero Villa.

(I congedi sono concessi).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla IV Commissione (Giustizia):

SFORZA: « Modifica dell'articolo 584 del codice penale » (1403);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione a cedere al comune di Pinerolo alcuni immobili militari siti in detta città in permuta di un terreno di proprietà comunale necessario per l'ampliamento del compendio costituente la caserma Litta Modigliani, nonché, contro esecuzione di lavori per il riattamento, di un fabbricato distrutto della caserma Berardi » (Approvato dalla V Commissione del Senato) (1405);

« Utilizzazione del prestito di cui all'accordo con gli Stati Uniti d'America del 7 marzo 1958, per finanziamenti industriali nell'Italia meridionale ed insulare » (1410) (Con parere della IV, della V e della XII Commissione);

BONOMI ed altri: « Norme in materia di agevolazioni temporanee per lo spirito e acquavite di vino » (1428) (Con parere della V e della XI Commissione);

alla VII Commissione (Difesa):

BOZZI e SPADOLA: « Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chiamato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (324) (Con parere della I e della V Commissione);

SPECIALE ed altri: « Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chiamato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (Urgenza) (462) (Con parere della I e della V Commissione);

SPADOLA: « Trattamento di quiescenza a favore del personale militare della Croce rossa italiana e del sovrano militare ordine di Malta chiamato o trattenuto in servizio in forza del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 novembre 1946, n. 736, per esigenze di carattere eccezionale » (700) (Con parere della I e della V Commissione);

« Modifica dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, concernente le attribuzioni del Ministero della marina mercantile » (Approvato dalla IV Commissione del Senato) (1390) (Con parere della V e della X Commissione);

alla VIII Commissione (Istruzione):

GAGLIARDI: « Assegnazione di un contributo alla fondazione Querini Stampalia di Venezia » (1229) (Con parere della V Commissione);

LUZZATTO ed altri: « Assegnazione di un contributo statale alla fondazione Querini Stampalia di Venezia » (1323) (Con parere della V Commissione);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

CANTALUPO: « Modifica dell'articolo 98 del testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 » (1357);

alla XIII Commissione (Lavoro):

TOZZI CONDIVI: « Modifica dell'articolo 17 della legge 13 marzo 1958, n. 250, concernente provvidenze a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne » (1407) (Con parere della X e della XI Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

CAPPUGI e ROMANATO: « Facilitazioni per l'esodo volontario dei dipendenti dello Stato e di enti pubblici in genere, incaricati di insegnamento universitario » (657) (Con parere della V Commissione);

BARONTINI ed altri: « Estensione dei benefici della legge 27 febbraio 1955, n. 53, ai salariati dello Stato licenziati prima dell'entrata in vigore della legge stessa » (790) (Con parere della V Commissione);

ROMEO e BARONTINI: « Norme per l'assunzione in servizio di allievi operai presso gli stabilimenti militari » (804) (Con parere della V e della VII Commissione);

ROMEO e BARONTINI: « Computo delle campagne di guerra ai salariati dello Stato ex combattenti, inquadrati fra i temporanei, il cui

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

rapporto di lavoro è cessato prima del 26 febbraio 1952 » (818) *(Con parere della V Commissione)*;

CRUCIANI ed altri: « Abrogazione del decreto legislativo presidenziale 25 giugno 1946, n. 13 » (1355) *(Con parere della VII Commissione)*;

alla II Commissione (Interni):

GONELLA GIUSEPPE ed altri: « Modifiche ed integrazioni della legge 20 febbraio 1958, n. 75, sull'abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui » (1386) *(Con parere della IV e della XIV Commissione)*;

alla III Commissione (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra l'Italia ed il Brasile relativo al servizio militare, concluso in Rio de Janeiro il 6 settembre 1958 » (1378) *(Con parere della VII Commissione)*;

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

PINNA ed altri: « Modificazioni all'articolo 7 della legge 29 giugno 1951, n. 489, sul trattamento economico di missione e di trasferimento dei dipendenti statali » (1385) *(Con parere della V Commissione)*;

LIMONI ed altri: « Norme integrative della legge 8 aprile 1954, n. 144 » (1401) *(Con parere della V e della IX Commissione)*;

alla VIII Commissione (Istruzione):

COLITTO: « Ammissione in ruolo dei maestri capi famiglia, che hanno prestato servizio fuori ruolo » (527) *(Con parere della V Commissione)*;

CAIAZZA ed altri: « Parificazione del trattamento di carriera del personale direttivo dei convitti nazionali a quello del personale direttivo degli educandi femminili statali » *(Urgenza)* (1189) *(Con parere della I e della V Commissione)*;

alla XI Commissione (Agricoltura):

MICELI ed altri: « Ammasso volontario delle uve e dei mosti di produzione 1959 » *(Urgenza)* (1318) *(Con parere della V Commissione)*;

alla XII Commissione (Industria):

DE MARZI FERNANDO ed altri: « Proroga dei termini per la trasformazione dei forni di pane da riscaldamento diretto a riscaldamento indiretto od elettrico » (1356);

SPALLONE ed altri: « Riduzione delle tariffe elettriche delle utenze delle piccole e me-

die industrie, delle attività artigianali e delle utenze connesse ad attività agricole nei territori di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 646 » (1368) *(Con parere della V, della VI e della IX Commissione)*;

alla XIII Commissione (Lavoro):

BOLDRINI ed altri: « Modifiche alle norme previste dalla legge 3 giugno 1950, n. 375, sull'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra » (1349) *(Con parere della I e della IV Commissione)*;

PASSONI ed altri: « Restituzione in proprietà all'alleanza cooperativa torinese dello stabile sito in Torino, corso Galileo Ferraris, n. 2 » (1402) *(Con parere della IV e della V Commissione)*;

alla XIV Commissione (Igiene e sanità):

SPADAZZI ed altri: « Sistemazione giuridica degli odontoiatri iscritti negli albi aggiunti dei medici » (1351);

alle Commissioni riunite X (Trasporti) e XIII (Lavoro):

« Miglioramenti alle pensioni della Cassa nazionale per la previdenza marinara » *(Urgenza)* (1365) *(Con parere della V Commissione)*.

Comunico, infine, che il deputato Bersani, che aveva chiesto di illustrare la proposta di legge: « Inquadramento nella qualifica di direttore di sezione presso l'amministrazione civile dell'interno dei consiglieri di prima classe, promossi al cessato grado VIII a seguito di esami di merito distinto e di idoneità, previsti dal testo unico 30 dicembre 1923, n. 2960 » (652), ha dichiarato di rinunciare allo svolgimento.

Il provvedimento, pertanto, è deferito alla I Commissione (Affari costituzionali), in sede referente, con il parere della V Commissione.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti approvati da quel Consesso:

« Ratifica ed esecuzione del protocollo addizionale n. 8 che apporta emendamenti all'accordo per l'istituzione di una Unione europea di pagamenti del 19 settembre 1950, firmato a Parigi il 29 giugno 1956 » (1443);

« Ratifica ed esecuzione del protocollo addizionale n. 9 che apporta emendamenti all'accordo per l'istituzione di una Unione europea di pagamenti del 19 settembre 1950 firmato a Parigi il 28 giugno 1957 » (1444);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

« Ratifica ed esecuzione della convenzione doganale relativa ai pezzi di ricambio utilizzati per la riparazione dei vagoni " Europ ", firmata a Ginevra il 15 gennaio 1958 » (1445);

« Ratifica ed esecuzione del protocollo tra l'Italia ed il Marocco concernente la clausola della nazione più favorita in materia doganale, concluso in Rabat il 23 luglio 1957 » (1446);

« Approvazione ed esecuzione degli accordi tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America in materia di eccedenze agricole, conclusi in Roma il 7 gennaio, 30 gennaio, 28 gennaio-1° febbraio, 26 marzo e 2 aprile 1957 » (1447);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra l'Italia e la Svizzera concernente la circolazione degli autoveicoli ed il traffico stradale, concluso a Zurigo il 19 settembre 1957 » (1448);

« Ratifica ed esecuzione dei seguenti accordi internazionali: a) accordo di Madrid del 14 aprile 1891 concernente la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica o di commercio, riveduto a Bruxelles il 14 dicembre 1900, a Washington il 2 giugno 1911, all'Aja il 6 novembre 1925, a Londra il 2 giugno 1934 ed a Nizza il 15 giugno 1957; b) accordo di Nizza del 15 giugno 1957 concernente la classificazione internazionale dei prodotti e dei servizi ai quali si applicano i marchi di fabbrica o di commercio » (1449);

« Approvazione ed esecuzione degli scambi di note tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi all'assegnazione di eccedenze agricole alla Somalia, effettuati in Roma il 24 giugno, il 4-26 ottobre 1957 ed il 18-28 marzo 1958 » (1450);

« Approvazione ed esecuzione degli accordi tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America in materia di eccedenze agricole, conclusi in Roma il 31 gennaio ed il 7 marzo 1958 » (1451).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti in sede referente.

Il Presidente del Senato ha trasmesso, inoltre, i seguenti disegni di legge:

« Ruoli organici e carriera del personale di segreteria degli istituti di istruzione media, classica, scientifica e magistrale » (*Approvato da quel Consesso*) (1452);

« Indennità ai componenti dei tribunali delle acque pubbliche » (*Approvato da quella II Commissione*) (1453).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Almirante e contro Guerini Franco per il reato di cui agli articoli 110 e 290 del codice penale (*vilipendio della Camera dei deputati*) (Doc. II, n. 181).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Commemorazione del deputato Raffaele Cafiero.

PRESIDENTE (*Si leva in piedi, e con lui i deputati e i membri del Governo*). È con intima commozione che esprimo il profondo cordoglio dell'Assemblea, che lo apprezzò nella sua intensa attività parlamentare, per la morte dell'onorevole Raffaele Cafiero.

Figlio della nobile terra lucana, madre feconda di eminenti figure di italiani, seguendo il solco glorioso dei grandi suoi conterranei emigrò verso Napoli per trovare nella generosa e calda anima di questa città alimento ai suoi sogni ed alla sua fede. E già nell'intensa attività di avvocato aveva dato testimonianza dello spiccato e concreto senso giuridico caratteristico dei giuristi lucani e di una profonda cultura, di cui non fece mai esibizione, come a difendere un patrimonio ideale faticosamente conquistato e gelosamente riservato alle più intime emozioni dello spirito. Queste singolari doti lo collocarono in primo piano nella grande famiglia degli avvocati napoletani.

Come altri illustri lucani — e qui ci sovviene l'orgogliosa affermazione di Gianturco: « ebbi umili i natali, avversa la fortuna; e questa vinsi e quelli nobilitai con la sola perseverante virtù del lavoro » — dalla povertà trasse la più valida spinta ad esprimere la sua personalità attraverso una dura vigilia di studi ed una tenace preparazione. E quando, in forza delle sue spiccate qualità di carattere, di ingegno e di volontà, poteva fermarsi a contemplare, pago della laboriosa giornata, il lungo cammino percorso, fu tratto dalla generosità del temperamento, dalla dura esperienza della giovinezza, dall'angoscioso ricordo delle tristi condizioni della sua gente, a partecipare in pieno alla vita pubblica, alla quale sapeva di poter dare un valido contributo.

Nell'amministrazione comunale di Napoli, come consigliere, assessore e vicesindaco; nel giornalismo, che fu nuova piattaforma

per una vigorosa manifestazione della sua preparazione e della sua maturità politica e costituita per molti di noi una rivelazione per la particolare efficacia dello stile, la chiarezza della esposizione ed il vigore polemico; ed infine, nell'agone parlamentare, come in un felice compendio di una larga ed istruttiva esperienza, si batté per gli interessi della sua patria adottiva e del Mezzogiorno.

Negli ultimi tempi, come se avvertisse prossima la conclusione della sua vicenda terrena, era dominato da una più particolare e quasi incontenibile urgenza per i problemi della sua e della nostra Napoli. E la larga e commossa manifestazione di cordoglio del popolo napoletano — specie negli strati più umili — intorno alla sua bara, costituisce la più espressiva testimonianza dell'amore con cui Napoli ripagò questo lucano che ne era divenuto devoto figlio adottivo ed era stato vigoroso interprete dei suoi grandi bisogni e delle sue legittime aspirazioni.

La larga preparazione, la sperimentata versatilità d'ingegno, il fine intuito politico, il signorile garbo anche nei momenti più accesi della polemica, il senso vivo di equilibrio e di moderazione, la pacatezza del discorso che valeva a conferire maggior vigore alla sostanza ed alle idee, la squisita umanità che gli conquistava larghe amicizie e diffusa simpatia e non consentì mai ad alcuno di considerarsi suo nemico, contrassegnarono la sua eccezionale personalità.

Alla sua memoria il nostro rimpianto vivo e profondo; e mi sia consentito di aggiungere il mio personale tributo di amicizia che un uguale inconsolabile dolore aveva trasformato in fraterna comunione spirituale. (*Segni di generale consentimento*).

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Signor Presidente, consenta che anche il Governo, unendosi ai suoi così nobili accenti, esprima il proprio cordoglio per l'imatura scomparsa di Raffaele Cafiero.

Se è vivo il dolore quando avviene a noi di commemorare la figura di qualcuno il quale nel passato ha svolto attività parlamentare, più acuto appare il rimpianto quando ci lascia qualcuno il quale quotidianamente ha vissuto la nostra medesima esistenza e in questo Parlamento, fino a qualche giorno addietro, ha combattuto la sua generosa e quotidiana battaglia.

Pare al Governo che Raffaele Cafiero non soltanto abbia ben meritato della parte che

egli ha rappresentato in Parlamento, ma che egli debba essere a lungo ricordato per la sua azione da parte dell'intero paese.

A nostro avviso, la sua virtù principale fu l'amore indiscusso per la patria: di fronte alla sovrana maternità della patria Raffaele Cafiero sapeva trovare soluzioni che veramente realizzavano il bene comune. Di fronte alla suprema maternità della patria Raffaele Cafiero insegnava a ciascuno di noi come si dovesse talvolta far tacere persino i propri e legittimi, personali sentimenti.

La seconda, grande qualità di Raffaele Cafiero pare al Governo sia consistita nella sua virtù dell'amicizia, un'amicizia che egli sapeva portare a ciascuno di noi al di sopra delle separazioni politiche, un'amicizia che egli presentava veramente come una civile virtù, un'amicizia che egli presentava a ciascuno di noi con la forza inesauribile della persuasione e dell'esempio. E, alla fine, pare al Governo che un'altra virtù di Raffaele Cafiero sia consistita nella sua rettitudine e sia consistita nella sua saggezza. Perché egli apparteneva alla categoria ristretta di coloro i quali, di fronte ai problemi urgenti della propria società nazionale, manifestavano soltanto il proposito di riuscire a risolverli. Questo egli fece nei confronti dell'Italia, questo egli fece soprattutto nei confronti del Mezzogiorno. Raffaele Cafiero questo seppe fare anche interpretando lo spirito del nostro continente.

Spesse volte noi abbiamo ascoltato negli interventi di Raffaele Cafiero, oltre alla sua incondizionata dedizione alla patria, anche un suo generoso slancio verso l'Europa, verso i suoi destini imminenti. E, quindi, il Governo conclude dicendo che l'esempio di Raffaele Cafiero deve essere imitato da tutti. Se noi custodiremo nel nostro cuore la sua memoria ed ogni qualvolta ci dovesse avvenire di trovarci impegnati in una lotta politica accesa sino al punto di non saper trovare con qualsiasi altro neppure un parziale, neppure un remoto motivo d'incontro, noi ci ricorderemo di lui che ci proponeva queste ragioni d'incontro, perché Raffaele Cafiero, afferma il Governo, era un italiano nel senso completo del termine.

Commemorazione dell'ex deputato Domenico Marzi.

COMPAGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COMPAGNONI. Sabato scorso 11 luglio si è improvvisamente spento in Frosinone, nella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

sua abitazione, all'età di 83 anni, l'onorevole Domenico Marzi, nobile figura di antifascista e di attivo militante del partito comunista italiano.

Il nome di Marzi fu assai noto per oltre mezzo secolo fra le masse lavoratrici assetate di giustizia e, soprattutto, tra i contadini del Lazio e in specie della Ciociaria. Il suo contributo alla causa dell'emancipazione dei lavoratori della nostra regione ed alla lotta per dare agli stessi lavoratori coscienza dei propri diritti e forza organizzata per farli valere, risale ai primi anni del nostro secolo ed è stato riconosciuto da ogni parte politica.

Domenico Marzi, socialista sin dal 1905, spese tutta la sua vita in difesa dei diritti dei lavoratori. Li difese nelle aule giudiziarie, come avvocato brillante e valoroso, li difese nei consigli comunali, sulle piazze, nel Parlamento e per la sua intensa attività di uomo politico, di giornalista, di organizzatore sindacale, fu eletto deputato nel 1919 e poi ancora nel 1948. Fece parte della direzione del partito socialista italiano e nel 1919 fu segretario del gruppo parlamentare dello stesso partito socialista. Nel 1923 si iscrisse al partito comunista italiano, nel quale rimase per tutto il resto della sua vita, sfidando, durante il periodo fascista, persecuzioni e violenze di ogni genere. Fu presidente del comitato di liberazione nazionale per la provincia di Frosinone e, dopo la liberazione, fu presidente della deputazione provinciale e sindaco di Frosinone. In quel periodo duro, forse il più difficile per le popolazioni della Ciociaria e del casinate, quando tutto era desolazione e miseria, quando intere popolazioni sembravano prese dalla disperazione e dallo sconforto per le spaventose distruzioni provocate dalla guerra, Domenico Marzi col suo spirito garibaldino e il suo slancio incredibilmente giovanile si mise al lavoro insieme con la sua gente per dare inizio alla grande opera di ricostruzione.

Domenico Marzi, però, fu soprattutto il pioniere del movimento contadino, l'organizzatore di leghe, il deputato contadino della Ciociaria e del Lazio. Il suo nome è scritto nelle pagine più belle della storia del movimento contadino e democratico della nostra regione. Dalle lotte contro le liquidazioni degli usi civici e contro le usurpazioni di terre alle lotte per una migliore ripartizione dei prodotti, per l'abolizione delle peggiori condizioni di ingiustizia, nelle grandi occupazioni di terre, dovunque i contadini scendevano in lotta contro il latifondo e contro i residui feudali diffusi nelle nostre campagne, nel 1911, nel 1914, nel 1919, nel 1920, sempre è presente

Domenico Marzi insieme con pochi altri pionieri.

Onorevoli colleghi, il nostro partito è onorato di aver avuto per tanti anni nelle proprie file questo valoroso difensore degli interessi degli operai e dei contadini. Noi siamo orgogliosi di essergli stati vicini in tante battaglie e di aver imparato da lui a combattere per la libertà, per l'unità dei lavoratori, per il socialismo.

Nell'esprimere il profondo cordoglio del gruppo comunista per la scomparsa di questo generoso combattente, che fino all'estremo fu fedele agli ideali per i quali si era battuto, rinnoviamo l'impegno di portare avanti la lotta alla testa dei lavoratori italiani per far trionfare i suoi ideali di libertà, di giustizia e di pace.

FERRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI. Mi associo, a nome del gruppo socialista, alle parole che sono state ora pronunziate dall'onorevole Compagnoni in memoria dell'onorevole Marzi, nobile figura di antifascista, di parlamentare e di dirigente dei lavoratori della sua terra, la cui memoria rimarrà a lungo fra quanti lo ebbero collega in questa Camera.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Anche il Governo desidera associarsi alle parole di compianto espresse in quest'Assemblea per la scomparsa dell'onorevole Domenico Marzi.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, quanti come me e come molti di voi lo ebbero collega nella legislatura 1948-53 ricordano il compianto onorevole Marzi per la generosità del suo temperamento, per la semplicità del suo tratto, per la fermezza del suo mordente ideale.

Egli fu indubbiamente uno di quegli oscuri cavalieri provinciali dell'ideale che, quando la patria mette a prova il vigore e il carattere degli ideali, sono pronti a testimoniare della generosità del nostro popolo e della nostra classe dirigente.

Noi lo ricordiamo con profondo rimpianto. Io, che personalmente gli fui molto vicino nella legislatura del 1948, ne apprezzai le spiccate qualità di umiltà, di semplicità, ma insieme di combattività, e particolarmente lo rimpiango in questo momento.

La Presidenza ha già fatto pervenire alla famiglia le espressioni delle sue vive condoglianze. (*Segni di generale consentimento*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero. (1288).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero, già approvato dal Senato.

Come la Camera ricorda, nella seduta di ieri è stata chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DAL FALCO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi sia consentito di ringraziare gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero. Questo ringraziamento vuole essere particolarmente vivo per gli onorevoli Graziosi, Vedovato, Mattarella e Origlia, che hanno qui portato argomenti e suscitato problemi di indubbia importanza per il nostro commercio con l'estero.

Come pure desidero ringraziare gli onorevoli Trombetta e Grilli, per quanto oggi hanno detto in merito a particolari settori dei nostri movimenti commerciali con gli altri paesi del mondo.

Nel suo intervento di ieri, l'onorevole Ballardini, a nome del partito socialista italiano, ha fatto un'affermazione drastica e falsa. Egli ha detto che il mercato comune europeo è sorto in funzione antisocialista, dando così una interpretazione polemica della Comunità economica europea.

Questa affermazione è falsa, proprio da un punto di vista istituzionale, in quanto il M. E. C. ha una sua ragione comunitaria intrinseca e una sua validità obiettiva e non è sorto né con uno scopo offensivo, né uno scopo difensivo.

Il M. E. C. è la risultante di quella inarrestabile spinta verso forme organizzative più vaste e più complesse che è insita in tutta l'economia moderna e che non poteva non caratterizzare anche le stesse economie nazionali europee. Il mercato comune è un'organizzazione comunitaria che i popoli europei si sono data liberamente, per raggiungere un più alto livello di vita e per conseguire un maggiore sviluppo sociale, economico e politico.

Che quest'ultimo fatto, in modo particolare, possa poi offrire alle istituzioni democratiche dell'Europa dei sei una risorsa maggiore e di più vasto respiro nella lotta contro il comunismo, ciò è il risultato, e può essere la testimonianza, di una capacità di ripresa e di riorganizzazione delle economie europee, ma non costituisce l'idea madre del M. E. C.

L'affermazione dell'onorevole Ballardini è falsa anche da un punto di vista più strettamente pratico rispetto al concreto atteggiamento di alcuni paesi membri del M. E. C. nei confronti dei paesi socialisti.

Infatti, proprio nel corso di questa discussione, gli onorevoli colleghi dell'estrema sinistra hanno continuamente rinfacciato al Governo italiano quello che fa, per esempio, la Germania occidentale in fatto di scambi commerciali con la Cina comunista. (E la Germania occidentale è uno dei membri più attivi del M. E. C.).

La Comunità economica europea non è, in via di principio, né liberista, né socialista. Sul piano economico essa adotterà quell'indirizzo che l'evolversi della situazione economica renderà possibile attraverso il coordinamento delle politiche economiche dai veri paesi membri.

In altri termini, la Comunità economica europea non sorge con un orientamento economico preconstituito. Infatti, il risultato finale, cioè il coordinamento delle politiche economiche, sarà la convergenza delle situazioni concrete che avranno caratterizzato, che caratterizzano e che caratterizzeranno la politica economica svolta all'interno dei singoli paesi.

Ciò è tanto più vero, se si bada per un momento alla distinzione che intercorre tra zona di libero scambio, unione doganale e comunità economica, cioè nel caso nostro Comunità economica europea.

La zona di libero scambio prevede obblighi doganali tra i paesi contraenti e libertà verso terzi; l'unione doganale prevede obblighi doganali tra i paesi contraenti e tariffa esterna comune; la Comunità economica europea prevede obblighi doganali tra i paesi contraenti e tariffa esterna comune e, in più, il coordinamento delle politiche economiche dei singoli paesi membri nonché istituzioni comuni.

È stato sollevato anche il problema dei rapporti fra l'Europa dei sei e l'Europa degli undici, cioè il problema della zona di libero scambio. E qui vorrei osservare che, data l'importanza dell'argomento, sarebbe stato opportuno che da parte degli intervenuti vi fosse stata una più precisa ed impegnativa indicazione di orientamenti; il problema della zona di libero scambio è, infatti, uno degli argomenti più dibattuti dai governi europei. Basti pensare a quello che è avvenuto recentemente a Bonn, su questo problema, fra Adenauer ed Erhard!

Comunque, e penso che il ministro nella sua replica potrà dare indicazioni più ampie

per quanto concerne l'orientamento del Governo, la nostra posizione si può sinteticamente riassumere nell'augurio che le trattative fra l'Europa dei sei e l'Europa degli undici, interrotte a gennaio, possano riprendere e che una soluzione diventi possibile. Ma ad una condizione: cioè che quello che la Comunità economica europea rappresenta come ideale ed istituzioni non possa essere né sacrificato né posto in secondo piano!

E basterebbe sottolineare l'importanza e l'urgenza che si arrivi ad una soluzione di questo tormentato problema, ricordare gli aspetti statistici e geografici del nostro movimento commerciale; cioè tutta l'importanza, ai fini della economia italiana, che hanno i rapporti commerciali in atto coi paesi dell'Europa degli undici.

L'entità di questi traffici è un motivo di più che consiglia di arrivare ad una soluzione del problema proprio per dare un orientamento definitivo a tutti quegli operatori economici che desiderano conoscere quale sarà la sorte definitiva dei rapporti fra l'Europa dei sei e l'Europa degli undici.

Qualcuno ha anche parlato della « piccola zona di libero scambio » e ne ha fatto un argomento a favore della necessità di chiarire tutto il più complesso problema della « grande » zona di libero scambio.

Dovrei a questo proposito ricordare quanto è accaduto alla Danimarca. Impegnata, in un primo momento, con i paesi scandinavi nelle trattative per la « piccola » zona di libero scambio, ad un certo momento le ha abbandonate ed ha fatto sapere che avrebbe volentieri aderito al M. E. C. La richiesta danese di partecipare al M. E. C. ha fatto meditare qualcuno su questo passo come su una possibile strada per risolvere il problema dei rapporti fra l'Europa dei sei e l'Europa degli undici. Cioè, essendo la Danimarca paese membro dell'O. E. C. E. (Europa degli undici), ma non del M. E. C. (Europa dei sei), si penserebbe di procedere alla progressiva smobilitazione dell'O. E. C. E. con la cooptazione dei paesi già membri di questa benemerita organizzazione nel M. E. C.

A nostro avviso, questa strada non rappresenta una soluzione opportuna del problema. Innanzitutto essa comporterebbe uno sbaraccamento progressivo dell'O. E. C. E., cioè di una organizzazione che ha dimostrato una sua utilità ed una sua importanza. È stata l'O. E. C. E. a tenere a battesimo la politica della liberalizzazione; politica i cui risultati positivi sono stati ampiamente riconosciuti ed apprezzati da tutti coloro che

hanno seguito le tappe del progressivo miglioramento della nostra bilancia dei pagamenti ed il cospicuo accrescimento delle nostre riserve valutarie.

In secondo luogo, il mercato comune vedrebbe appesantite le sue strutture, con il conseguente fatale aggravamento della complessità dei problemi che esistono in merito al coordinamento delle singole economie nazionali dei sei paesi iniziatori della Comunità economica europea.

Perciò il risultato finale di questa politica sarebbe uno solo: la soppressione del M. E. C. attraverso la sua sostituzione — di fatto e sotto altra veste — con l'O. E. C. E.

Un altro argomento che ha occupato il nostro dibattito è stato quello dei problemi relativi ai rapporti economici con gli Stati socialisti, cioè i rapporti dell'Italia con l'area del rublo. La parola d'ordine dei paesi socialisti rispetto all'Italia, per quanto riguarda il problema degli scambi, si può così riassumere: se non comprate queste merci, noi Stati socialisti non compriamo! Credo che il ministro del commercio con l'estero sia un autorevole testimone a questo proposito.

In sede di Commissione parlamentare competente, quando si stava esaminando il bilancio del Ministero del commercio con l'estero, il ministro ci ha riferito i colloqui avuti a questo proposito con i rappresentanti degli Stati socialisti e ci ha anche detto che la risposta avuta è stata sempre — nella sua intransigenza — netta e precisa. Cioè: « Noi offriamo merci — dicono i paesi socialisti — e solo se comperate queste merci è possibile ampliare gli scambi economici con l'Italia ».

Nessuno, fra quanti dell'estrema sinistra sono intervenuti in questo dibattito, ha potuto smentire tale comportamento dei paesi socialisti nei confronti dell'Italia.

Nessuno ha smentito che tali paesi offrano in contropartita solo merci e non valuta. Nessuno, dunque, ha smentito che tale comportamento da parte degli Stati socialisti blocchi le possibilità dei nostri scambi in quanto costringe gli operatori economici a muoversi su una piattaforma irta di difficoltà.

Ciò che gli oratori dell'estrema sinistra sono riusciti a dire a questo proposito si riferiva piuttosto alla maniera con la quale superare questi ostacoli.

Mi dispiace che l'onorevole Ballardini non sia presente, dato che proprio lui è stato uno dei più entusiasti sostenitori di simili proposte. Egli ha detto che, in fondo, il problema dei pagamenti è una specie di dettaglio tecnico di secondaria importanza che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

si può risolvere col tempo e che importante è, invece, porre il problema dell'allargamento degli scambi.

Ma il problema dei pagamenti non può essere differito nel tempo, altrimenti, invece di fare dell'economia, si farebbe soltanto della propaganda politica.

È stato detto dai colleghi dell'estrema sinistra che bisogna addolcire certe intransigenze e mutare il nostro atteggiamento politico. E allora io vorrei chiedere: come si spiega quanto è accaduto al senatore Spagnolli, sottosegretario per il commercio con l'estero, durante il suo transito attraverso la Cecoslovacchia mentre era diretto in Polonia, a Poznan, a rappresentare ufficialmente il Governo italiano?

Occorre un «atto di buona volontà» da parte del Governo italiano: così dicono i rappresentanti dell'estrema sinistra. Ebbene, questo atto di buona volontà c'è stato; infatti mi pare possa considerarsi tale l'invio ufficiale di un membro del Governo a rappresentare il nostro paese alla fiera di Poznan.

Ma come si è reagito da parte socialista? Si è accolto il rappresentante del nostro Governo nel modo che lo stesso senatore Spagnolli ha ricordato, in quest'aula, ieri sera: relegando cioè il vagone ferroviario sul quale viaggiava la missione ufficiale italiana su un binario morto, piantonato dalla polizia per alcune ore!

A conferma che da parte italiana non vi è preconcetto d'ordine politico, basta esaminare l'andamento dell'interscambio fra l'Italia e l'U. R. S. S. per constatare come l'Italia sia più avanti della stessa Russia nell'adempimento degli obblighi reciproci derivanti dall'accordo commerciale. È inoltre confermato che l'I. C. E. ha deciso di aprire due nuovi uffici rispettivamente a Varsavia e a Mosca.

Per tutte queste ragioni si può dire che la posizione del Governo italiano, per quanto riguarda i rapporti economici con il mondo socialista, non è influenzata da ragioni politiche; ma che trova proprio nella controparte resistenze e difficoltà il cui superamento, con un atto unilaterale, non avrebbe senso né economicamente né politicamente.

Le nostre esportazioni si sono imposte in mercati altamente sviluppati, come è stato illustrato nella relazione e come ha illustrato l'onorevole Graziosi nel suo intervento in Commissione. Ma in modo particolare mi preme qui sottolineare che le nostre esportazioni si sono imposte in due mercati tra i più sviluppati dell'occidente: quello della

Germania occidentale e quello degli Stati Uniti d'America.

È questo un fatto positivo ad onore della produzione italiana; è un fatto che dimostra altresì come la nostra struttura economica abbia raggiunto in determinati settori un livello di perfezione e sviluppo tale da consentirle di essere presente con successo nei mercati più esigenti e più difficili da conquistare!

Ora, però, consolidate le nostre esportazioni in questi paesi, è necessario puntare verso i nuovi mercati ex coloniali, cioè verso i cosiddetti paesi sottosviluppati. L'Italia, come giustamente sottolineava nel suo intervento l'onorevole Mattarella, ha un punto di vantaggio a questo proposito: nel non essere un paese ex colonialista, almeno nel significato che oggi viene dato a questa parola.

Possiamo, quindi, sfruttare ai fini di una penetrazione in questi mercati una potenziale carica di simpatia che esiste nei nostri confronti. È perciò opportuno e necessario che, da parte del nostro Governo, si inizi un lavoro organico e sistematico di studio e di propaganda del prodotto italiano.

Gli ordini del giorno presentati a tal fine in sede di Commissione, le proposte avanzate, le esigenze sottolineate da tutte le categorie economiche in ogni momento e in diverse circostanze, confermano l'attualità del problema.

Ma perché tutto questo diventi realtà è necessario eliminare la strozzatura di partenza che grava sulla nostra organizzazione economico-commerciale.

A noi occorrono servizi commerciali più efficienti e più completi. I nostri uffici commerciali all'estero sono di una modestia impressionante. La nostra situazione è tale per cui, ad esempio, alcuni uffici commerciali, a cui sono preposte una o due persone, servono aree la cui ampiezza ed importanza, dal punto di vista economico e demografico, sono quasi uguali a quelle dell'Italia!

Questa è una realtà di fronte alla quale dobbiamo energicamente (mi consenta l'onorevole ministro di usare questa espressione) richiamare l'attenzione degli organi responsabili, affinché il problema venga affrontato concretamente, dopo tanto parlare che se n'è fatto.

Secondo quanto ha scritto un'autorevole rivista economica, operano tre diplomazie: la diplomazia tradizionale (il ruolo diplomatico-consolare), la diplomazia tecnico-commerciale (cioè gli addetti commerciali), la diploma-

zia che potremmo chiamare « privata » (cioè quella dei rappresentanti delle grandi aziende pubbliche e private). Tra queste tre diplomazie, non v'è dubbio che quella che si presenta come la più striminzita ed inadeguata ai compiti (non per volontà degli uomini che la compongono, ma per le risorse di cui può disporre) è la diplomazia « commerciale ».

La spesa per ampliare ed irrobustire i nostri servizi commerciali è una delle più produttive ed indifferibili. Non sono somme destinate ad organizzare *cocktails*, ma ad aprire nuove possibilità di sbocco alle nostre industrie ed alla nostra attività economica.

Facendo mia la proposta ieri avanzata dall'onorevole Mattarella, chiedo che una parte « anche modesta » dell'introito di 300 miliardi del prestito nazionale, che è stato lanciato in questi giorni, venga destinata all'ampliamento dei nostri servizi commerciali.

Nessuno potrà negare che non sia azione anticongiunturale, così come il prestito prevede, rafforzare sollecitamente la nostra rete commerciale, procurando nuovi sbocchi al lavoro italiano.

Fatte queste considerazioni, ringrazio il Governo ed in particolare l'onorevole ministro Del Bo, per aver predisposto un disegno di legge destinato ad aumentare il fondo di dotazione dell'I. C. E. di altri 400 milioni. Nel quadro dell'auspicato rafforzamento della nostra rete commerciale questo ulteriore apporto al fondo di dotazione dell'I. C. E., costituisce una decisione che va salutata con vivo compiacimento.

E passo alle esportazioni ortofrutticole ed agrumarie. Ieri ne hanno parlato con notevole ampiezza alcuni onorevoli colleghi; in particolare un rappresentante della destra, l'onorevole Antonio Grilli, ed un rappresentante del partito comunista, l'onorevole Musto.

Rappresento una zona nella quale la produzione ortofrutticola è larga e rinomata. Mi sia perciò, anche a questo titolo, consentito di fare alcune considerazioni.

Non entrerò nel merito dei fatti accaduti a Marigliano, in provincia di Napoli; alcuni giorni or sono ma non c'è dubbio che, per quanto riguarda l'ortofrutticoltura, assistiamo quest'anno ad un fenomeno di superproduzione. La superproduzione fa crollare i prezzi, da cui deriva il disagio per tanti piccoli e medi produttori.

Questo è accaduto a Marigliano per le patate. Ma se da questi fatti risaliamo a considerazioni generali, dobbiamo purtroppo con-

statare che l'agricoltura italiana, specie per quanto riguarda la produzione specializzata e tipica, manca di stabilimenti per la conservazione e la lavorazione del prodotto.

E non solo sotto questo specifico aspetto l'agricoltura italiana rivela la sua inadeguatezza. Essa è carente anche relativamente all'organizzazione consortile, con fini commerciali e di distribuzione, dei piccoli e medi produttori.

Avviare questa organizzazione consortile nelle nostre campagne specialmente nelle zone del Mezzogiorno, cioè là dove, in seguito alle modifiche introdotte nell'agricoltura, si assiste alla introduzione di colture intensive e specializzate significherebbe compiere un passo decisivo verso il consolidamento ed il miglioramento dei redditi agricoli. Infatti in quelle zone del nord, ma anche altrove, dove l'organizzazione consortile ha ormai una propria sperimentata tradizione i risultati sono più che confortanti non solo sotto il profilo del commercio con l'estero, ma anche sotto quello relativo ai redditi agricoli.

Sempre in tema di esportazione ortofrutticola ed agrumaria, una raccomandazione vorrei fare al ministro, non perché il problema sia di sua competenza, ma perché egli se ne faccia portavoce presso il competente ministro dei trasporti: la inadeguatezza dei carri frigorifero, non come struttura, ma come numero. Vi sono compartimenti ferroviari, specialmente quelli di zone nelle quali la produzione ortofrutticola è la produzione agricola fondamentale, nei quali i produttori aspettano giorni prima di poter disporre dei carri frigorifero necessari per inviare all'estero i prodotti in uno stato di buona conservazione. Questi rallentamenti e ritardi hanno talvolta conseguenze negative perché, nel commercio dell'ortofrutticoltura, la tempestività e la freschezza del prodotto sono condizioni indispensabili per il successo.

Ora, poter dotare il nostro parco di carri frigorifero in numero sufficiente ed adeguato alle necessità ed alle esigenze, mi pare sia un elemento fondamentale che s'inserisce perfettamente nella esigenza sottolineata dai vari oratori, quella di rendere più spedita e più attrezzata la nostra esportazione commerciale in questo campo.

L'onorevole Vidali ha fatto ieri una dettagliata esposizione del problema di Trieste. Non entro nel merito specifico del problema, anche perché penso che l'onorevole ministro fornirà alcuni elementi in proposito. L'onorevole Vidali ha fatto una premessa a tutto il suo discorso. Egli ha detto che i traffici del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

porto di Trieste diminuiscono nella stessa misura in cui aumentano quelli dei grandi porti del nord: Amburgo e Brema.

Non vi è dubbio che questo è un dato di partenza vero. Vorrei però ricordare che altri elementi, non imputabili al Governo italiano, fanno sentire il loro peso in questo spostamento di traffici verso il Mare del nord.

In Austria esistono attualmente due orientamenti fondamentali che si contrappongono: l'orientamento di coloro che vogliono far gravitare l'economia austriaca verso l'economia germanica, e quindi puntano sullo sviluppo dei porti del nord, e l'orientamento di coloro che, invece, puntano verso il ripristino della situazione esistente all'epoca dell'impero austro-ungarico e vorrebbero perciò utilizzare in maggior misura il porto di Trieste per il traffico proveniente dalla repubblica austriaca e dall'Europa centro-danubiana. In questo giuoco di influenze e di controinfluenze, prevale a volte un orientamento a danno dell'altro e viceversa.

Ma non vi è dubbio, da quanto risulta da informazioni facilmente attingibili, che le forze che spingono a favore dello spostamento dell'economia austriaca verso il nord acquistano prevalenza sempre maggiore. Aggiungansi le grandi agevolazioni rappresentate dalle linee di navigazione interna che spostano più facilmente il traffico verso il nord.

Per quanto riguarda alcuni altri rilievi fatti dall'onorevole Vidali (politica stradale, politica ferroviaria interna), essi sono superabili con un coordinamento più sistematico e tempestivo fra l'attività dei vari dicasteri, per cui il ministro del commercio con l'estero farà bene a rendersene portavoce presso i suoi colleghi, onde eliminare certi elementi di frizione e contribuire così a sanare una situazione che interessa un punto tanto sensibile della vita del nostro paese.

Infine vorrei sottolineare alcuni punti più specifici che sono emersi nel corso del dibattito e sui quali mi permetterò di richiamare brevemente l'attenzione del Governo e degli onorevoli colleghi.

Il successo di una politica del commercio con l'estero dipende anche dal grado di funzionamento e di prontezza dei vari settori burocratici che vi sono collegati e che la condizionano in concreto.

Ieri sera l'onorevole Trombetta ha sollevato alcune considerazioni molto pertinenti che io non posso non fare mie. Altrettanto ha fatto l'onorevole Origlia nel corso dei suoi interventi in Commissione ed in aula.

Da parte mia vorrei aggiungere che è necessario anzitutto una maggiore celerità nel funzionamento delle dogane onde ottenere un più sollecito disbrigo delle formalità burocratiche, abbreviando talune procedure nel rimborso dell'I. G. E. per la quale operazione, occorre l'intervento di quattro uffici. Non vi è dubbio che molte volte il successo degli operatori economici dipende anche dalla sveltezza e rapidità delle procedure burocratiche legate alle singole operazioni.

Occorre poi riprendere e portare avanti la proposta per il rimborso dell'I. G. E. sull'importazione dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari destinati alla esportazione. Il problema non può che inserirsi in quello che ho detto poc'anzi circa la necessità di offrire maggiori *chances* al nostro commercio con l'estero nel settore ortofrutticolo.

Infine è opportuno cercare di eliminare in sede periferica tutti quei motivi di attrito fra gli organi locali dei vari ministeri interessati al movimento delle merci verso l'estero onde renderne più proficua la collaborazione.

Mi consenta, onorevole ministro di riprendere a questo proposito un argomento che è stato oggetto di vivace discussione in sede di Commissione: intendo riferirmi al problema dell'albo degli operatori economici con l'estero. Problema rientrante nel quadro generale dell'esigenza di dare una maggiore certezza e sicurezza alla nostra vita economica nei rapporti con l'estero, meglio tutelando gli interessi nazionali attraverso un più attento vaglio dei titoli con i quali i nostri operatori si presentano sui mercati esteri.

Non si tratta di ripristinare bardature di carattere corporativo (come amabilmente ricordava ieri l'onorevole Antonio Grilli!), né di dare il via a complicazioni di carattere burocratico né a controlli che urtino contro la libertà economica prevista dalla Costituzione.

La mia proposta non è di istituire un albo chiuso ma un albo aperto, al quale tutti possano iscriversi purché abbiano determinati requisiti.

La esistenza di tale albo sarebbe una garanzia d'ordine professionale e morale, evitando i facili improvvisatori e mettendo a disposizione della nazione un corpo di operatori economici vagliati attraverso la dura e severa scuola dell'esperienza professionale e dotati di un minimo di titoli indispensabili.

Ho cercato, onorevoli colleghi, di rispondere ad alcuni dei quesiti posti nel corso della discussione, svoltasi prima in sede di Commissione e poi in aula. Dai vari in-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

terventi emerge un'esigenza fondamentale: accrescere la capacità d'intervento del Ministero del commercio con l'estero nella determinazione della nostra politica economica. Questa esigenza ha trovato rispondenza nei vari settori della Camera e non posso fare a meno di formulare in questo momento l'augurio che tale obiettivo possa essere raggiunto.

Mi sia consentito di rivolgere un ringraziamento cordiale al ministro Del Bo per l'opera che egli sta svolgendo con intelligenza e capacità, al fine di aumentare la possibilità di penetrazione della produzione italiana nei mercati esteri. Soprattutto per l'impegno che egli pone nello sviluppare tutte le possibilità che all'economia italiana si offrono nel quadro degli impegni derivanti dai trattati di Roma.

Il M. E. C. non è una realtà futura, ma una realtà attuale e deve rappresentare, per ciascuno di noi e per ogni operatore economico, un metro sul quale bisogna di giorno in giorno misurare e vagliare i nostri passi e le nostre decisioni.

Per queste aumentate esigenze e responsabilità, derivanti anche all'Italia dall'apertura di un nuovo grande mercato competitivo — quale è quello europeo — mi auguro che il bilancio del Ministero del commercio con l'estero possa trovare da parte della Camera la più piena e completa approvazione. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del commercio con l'estero.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Dal Falco nella sua relazione scritta e nel suo intervento a conclusione della discussione è stato in grado di produrre un quadro estremamente aggiornato dell'intercambio del commercio del nostro paese con l'estero. Penso che la Camera e soprattutto il Governo gli debbano manifestare gratitudine, e penso che gli elementi da lui così ampiamente e profondamente forniti facilitino in gran parte il mio compito.

Tra me e l'onorevole Dal Falco vi è una divergenza, quella relativa all'albo degli esportatori ortofrutticoli. La mia preoccupazione è di carattere prevalentemente giuridico, sia per ragioni (alle quali ha accennato lo stesso relatore) di natura costituzionale, sia anche perché, prevedendo l'albo una commissione regolamentatrice alla quale dovrebbero appartenere anche i rappresentanti delle associazioni di categoria ed essendo, sino ad oggi,

queste associazioni di categoria soltanto raggruppamenti di fatto, assai probabilmente non otterremmo sufficienti garanzie di diritto qualora si desse vita all'albo degli esportatori.

Come ella ricorda, onorevole Dal Falco, mi sono impegnato in sede di Commissione a sottoporre al Parlamento un disegno di legge che preveda il controllo qualitativo; questo progetto di legge è alla vigilia del suo perfezionamento, esso sarà sottoposto all'esame, prima, del Consiglio dei ministri, successivamente, qualora dal Consiglio dei ministri venga approvato, all'esame del Parlamento: se questo progetto non sarà ritenuto sufficiente per la soluzione di cui ella giustamente si preoccupa, non avrò alcuna difficoltà a ritornare, con il suo conforto, sulla mia opinione.

In questo dibattito è intervenuto un numero esiguo, ma competente di onorevoli colleghi. Ad essi manifesto il mio ringraziamento. Anche agli onorevoli colleghi della opposizione, i quali, anche formalmente, manifestano una sfiducia aprioristica nei confronti del Governo, nel senso che non si preoccupano neppure di ascoltare quali precisazioni il rappresentante di Governo è in grado di portare ai loro legittimi interrogativi.

Ciò nondimeno voglio dire che ho apprezzato in maniera particolare l'intervento dell'onorevole Vidali, quantunque, evidentemente, non ne possa accettare le conclusioni politiche. Egli è caratterizzato da un così devoto e profondo amore per la sua città fino al punto di dare vita ad un paragone il quale non può considerarsi assolutamente realizzabile; cioè l'onorevole Vidali vuole paragonare lo sviluppo dei traffici effettuati nel porto di Trieste rispetto ad analogo sviluppo effettuati negli altri porti italiani. L'onorevole Vidali sa perfettamente che lo sviluppo dei traffici in un porto dipende, soprattutto nell'età contemporanea, dal fatto che esso sia in possesso di un ampio retroterra popolato ed industrioso, cosicché il porto deve servire all'esportazione dei prodotti da parte di questo retroterra ed alla conseguente necessaria importazione di materie prime.

In seguito alle sfortunate vicende della storia politica nazionale — come lo stesso onorevole Vidali ha riconosciuto — il porto di Trieste è privo di questo retroterra. Egli giustamente ha sottolineato che Trieste non possiede un retroterra regionale, ma neppure un retroterra provinciale; si potrebbe dire, neppure un retroterra cittadino. Cosicché, a mio avviso, onorevole Vidali, non può essere effettuato il confronto tra il porto di Trieste

da una parte e quelli di Brema e di Amburgo dall'altra, i quali, se sono stati parzialmente privati del loro retroterra, fruiscono nondimeno di vie di comunicazione fluviali, oggi particolarmente utilizzate, il cui costo è notevolmente minore delle comunicazioni ferroviarie.

Noi sappiamo quali sono state le proposte avanzate per risolvere il problema di Trieste. A un certo momento si è parlato di costituire una zona franca, e i tecnici si sono immediatamente suddivisi in due gruppi: coloro i quali sono favorevoli alla zona franca integrale e coloro i quali propendono per la zona franca cosiddetta corretta.

Ma la maggioranza dei cittadini di Trieste a me pare abbia riconosciuto che la creazione di una zona franca, se da una parte potrebbe condurre a taluni vantaggi, dall'altra farebbe correre il rischio dell'isolamento della produzione industriale di Trieste, la quale sarebbe costretta a lavorare soltanto per l'esportazione e per conseguenza non potrebbe sopportare né la concorrenza nazionale, né tanto meno quella internazionale.

Più favorevole accoglimento può invece essere manifestato per la proposta di creare un punto franco industriale nel porto di Trieste; e posso anche comunicarle, onorevole Vidali, che il Ministero del commercio con l'estero, a tal fine interrogato dalla Presidenza del Consiglio, ha manifestato il suo incondizionato favore ad una soluzione del genere.

A fianco del discorso dell'onorevole Vidali, un altro intervento, che la stampa ha giustamente definito « centrale » in questo dibattito, è stato quello dell'onorevole Mattarella, il quale ha portato nella discussione il suo prestigio di ex titolare del dicastero del commercio con l'estero e la sua antica e aggiornata esperienza nelle diverse branche dell'amministrazione dello Stato.

L'onorevole Mattarella ha suscitato in me un certo spirito rivendicativo, quando ha accennato da una parte al problema delle nostre rappresentanze commerciali all'estero, e dall'altra all'eventualità che una parte, sia pur modesta, delle entrate del prestito venga devoluta alla propaganda del prodotto italiano all'estero.

Questa richiesta, onorevole Mattarella, già è stata formulata dall'attuale titolare del dicastero del commercio con l'estero, e penso che dobbiamo tutti augurarci che o attraverso le entrate del prestito, o per altra e forse più idonea via, sia fornito al dicastero il mezzo per uscir fuori delle strettoie di un

troppo rigoroso bilancio e di poter garantire alle esportazioni italiane un maggior sostegno in fatto di propaganda nei diversi paesi del mondo.

Per quanto concerne il problema delle rappresentanze commerciali, non penso che il mio patriottismo ministeriale debba spingersi fino al punto di domandare al Ministero degli affari esteri il ripristino di una situazione. D'altronde, se dovessimo veramente pensare ad una attività di ripristino, avrebbe valore anche l'ordine del giorno presentato dall'onorevole De' Cocci e da me accolto a titolo di raccomandazione, il quale prevede la restituzione alla vigilanza del Ministero del commercio con l'estero dell'Istituto italiano dei cambi, che evidentemente svolge il massimo della sua attività a favore e nell'interesse degli operatori economici con l'estero.

Ma l'intervento dell'onorevole Mattarella ha un significato che va ben al di sopra di questi riferimenti episodici, si riallaccia al corso della nostra economia con riferimento alle sue relazioni con l'estero. L'onorevole Mattarella ha posto in rilievo come la politica dei governi democratici, dalle fine della guerra ad oggi, improntata alla massima, possibile liberalizzazione, abbia ormai portato i suoi benefici frutti. Se il prodotto italiano, non soltanto il bene di consumo, ma soprattutto il bene strumentale, è oggi altamente competitivo nel mondo; se queste nostre esportazioni trovano sempre più intenso diritto di cittadinanza anche nei paesi più altamente sviluppati quali gli Stati Uniti d'America, ciò è dovuto al risultato di progressi tecnici, di perfezionamenti industriali che lo spirito emulativo derivante dalla liberalizzazione ha determinato nel comportamento dei nostri operatori economici.

È per questa ragione che, anche tenendo conto delle conseguenze inevitabili della dichiarazione di convertibilità per i non residenti, conseguenze le quali fanno sì che non si possa fare oggi più nessuna differenza fra la spesa di dollari e la spesa di altra valuta, il Governo, in data 25 maggio, come ella ha ricordato, ha proceduto ad una ulteriore liberalizzazione dall'area del dollaro. Credo di poter affermare che noi non siamo ancora arrivati al massimo di questa liberalizzazione, e che gradualmente (non potendo immediatamente corrispondere a tutte le richieste dell'onorevole Origlia, ma non di meno su vasta scala) la liberalizzazione, soprattutto dei prodotti industriali dell'area del dollaro, potrà essere incrementata. E voglio anche assicurare l'onorevole Mattarella che al nostro

decreto del 25 maggio ha fatto immediatamente seguito un'azione svolta, direi (perché forse sarebbe stata giuridicamente impossibile non su un piano ufficiale, ma attraverso amichevoli contatti), al fine di ottenere che il mercato statunitense desista da certi atteggiamenti eccessivamente protezionistici nei confronti di talune nostre esportazioni, soprattutto nel campo delle vetrerie e dei tessili. Qualche risultato fino ad oggi è già stato raggiunto; per esempio, le vetrerie artistiche di Murano sono state recentemente considerate separatamente dalle vetrerie normali e, pertanto, nei loro confronti non si manifesta la preoccupazione protezionistica del mercato americano. Per questa strada, evidentemente, noi dobbiamo continuare, perché questo non è soltanto l'indirizzo della politica del Governo italiano ma è il corso della politica generale.

L'onorevole Dal Falco ha anche accennato, nella sua relazione scritta, a taluni problemi che sono stati ieri ampiamente ripresi dall'onorevole Origlia e dall'onorevole Trombetta. Soprattutto quest'ultimo ha posto l'accento sulla necessità di allargare il campo assicurativo per l'esportazione del prodotto italiano all'estero. L'onorevole Trombetta ha sicuramente fatto preziosa lettura di un articolo pubblicato sul settimanale ufficiale del suo partito, nel quale si partiva in breccia contro un certo indirizzo favorevole all'eccessivo allargamento dell'attività assicuratrice. Diceva quest'articolo, pubblicato sul settimanale *La Tribuna*: Noi dobbiamo far conto che quanto più allargheremo le assicurazioni nel comportamento sociale e nella vita civile dell'uomo, tanto più i costi sono destinati ad aumentare.

Certamente l'onorevole Trombetta non voleva arrivare a questi limiti massimi. Egli si proponeva soltanto di esaminare come si sviluppa l'attività di assicurazione all'esportazione nel nostro paese. Ed io non esito a condividere l'opinione dell'onorevole Trombetta affermando che l'assicurazione crediti all'esportazione rappresenta ormai uno strumento il quale, nel periodo odierno, manifesta la pesante usura del tempo.

Oggi come oggi gli operatori economici sanno che l'assicurazione crediti all'esportazione rappresenta quasi esclusivamente il passaggio obbligatorio che deve essere effettuato dall'operatore economico per ottenere il finanziamento all'esportazione. Troppo poco, in verità; e pertanto il Ministero del commercio con l'estero si sta preoccupando di sottoporre al Ministero del tesoro, compe-

tente per questa materia, il risultato di alcuni studi che in parte già sono stati effettuati e che in parte dovranno ulteriormente essere perfezionati, intesi a rendere l'assicurazione crediti all'esportazione uno strumento del tutto favorevole all'operatore economico e credo anche, condividendo, se non erro, l'opinione dell'onorevole Trombetta, che bisognerà avere il coraggio di distrarre l'assicurazione crediti all'esportazione dalla esclusiva disposizione dell'assicurazione dello Stato. Bisognerà assai probabilmente arrivare ad un *pool* di assicurazioni dove a fianco dell'assicurazione di Stato intervengano spontaneamente anche le assicurazioni private e dove, pertanto, il fatto economico « esportazione » venga considerato col massimo possibile di favore e quindi col massimo possibile di utilità.

Ma per quanto concerne l'intervento dell'onorevole Origlia, debbo in primo luogo ringraziarlo per essere egli stato, come sempre, il portavoce saggio degli operatori economici con l'estero della mia città, i quali rappresentano assai più della metà degli operatori economici con l'estero dell'intera penisola.

Condivido le opinioni espresse dall'onorevole Origlia sino ad un dato punto: non posso cioè arrivare al limite estremo che egli, d'altronde, propone in quanto presidente della categoria dei commercianti milanesi, e cioè di garantire, anche per quanto concerne i rischi commerciali, la esportazione di beni di consumo.

È stato proprio ieri ricordato dall'onorevole Trombetta che l'esportazione dei beni di consumo viene sanzionata con pagamenti al massimo di otto o dodici mesi. Pare a me che, qualora si accogliesse questa richiesta, noi elimineremmo quel minimo di rischio che deve essere proprio dell'operatore economico soprattutto con l'estero, verremmo meno a quel contributo indispensabile di ottimismo giustamente ieri sottolineato dall'onorevole Trombetta, e ci avvieremmo sicuramente, senza volerlo, verso un commercio estero non più affidato agli individui singoli, ma esercitato dallo Stato.

Orbene, il nostro commercio con l'estero avviene in un momento in cui la congiuntura economica deve essere considerata come una congiuntura di ripresa. Gli Stati Uniti d'America, i quali sono stati i primi ad affrontare il ciclo recessivo, sono stati anche i primi non soltanto a ritornare sulla strada della normalità, ma ad avviarsi anche verso ulteriori traguardi di prosperità.

Se noi effettuiamo una valutazione delle principali produzioni negli Stati Uniti d'A-

merica, constatiamo come sia in fase di aumento la produzione dell'acciaio, la quale ha raggiunto il 90 per cento della capacità produttiva delle attrezzature siderurgiche degli Stati Uniti d'America; come sia in fase di ripresa anche la produzione delle automobili; come invece sia meno intensa la ripresa della produzione di beni durevoli e soprattutto dell'attività edilizia. Nondimeno, se vogliamo badare alle statistiche e se consideriamo il livello della produzione 1947-49 come eguale a 100, possiamo anche constatare che il livello della produzione 1959 è uguale a 147, cioè si supera di un punto il massimo della produzione conseguita dagli Stati Uniti d'America negli anni immediatamente precedenti alla recessione.

Anche il livello di occupazione è andato aumentando. Quest'anno è stato assorbito un quantitativo di maestranza superiore di un milione e 100 mila unità al quantitativo di maestranza assorbito nello scorso anno, e ci avviciniamo al massimo di occupazione, previsto negli Stati Uniti d'America in 64 milioni di unità produttive. Nel contempo assistiamo allo sviluppo di numerosi impianti e di investimenti industriali, mentre dobbiamo considerare come sia diffusa nelle aziende manifatturiere la tendenza a sostituire i vecchi impianti con più moderne attrezzature, senza avere il coraggio di orientarsi verso la costruzione di nuovi impianti.

È questa una situazione che si riproduce quasi del tutto anche nell'occidente europeo. Nell'Europa occidentale si è venuta consolidando la ripresa, si è dato luogo ad una espansione della produzione degli scambi; nel contempo, si è raggiunto il massimo possibile di cooperazione economica e di controllo delle tendenze inflazionistiche.

L'unico motivo di incertezza che si verifica non soltanto in Italia, ma anche in altri stati dell'ovest del continente, consiste negli scarsi investimenti che sino a quest'oggi vengono effettuati nelle attrezzature industriali.

Ciò che si verifica in larga misura negli Stati Uniti d'America e nell'Europa occidentale, si verifica, relativamente al nostro quadro ambientale, anche nella penisola italiana. La nostra economia ha lo stesso andamento dei paesi ad avanzato sviluppo industriale. Vi è un aumento di produzione in quasi tutti i settori; vi è un notevole aumento di produzione per quanto concerne l'acciaio. Vi è invece ancora un arresto per quanto si riferisce alla produzione di beni di investimento. Ciò che acquista soprattutto in questi ultimi

mesi, a partire dall'aprile 1959, un notevole significato, è la maggiore attività che si verifica per le richieste e per le transazioni relative alla materia prima.

L'onorevole Mattarella ieri ha consapevolmente sottolineato i motivi di preoccupazione derivanti dal fatto che a partire dal 1958 e per un congruo periodo di tempo le merci di importazione avevano segnato una flessione. L'onorevole Ballardini, riecheggiando una proposizione già pronunciata da un collega della sua parte al Senato, ha persino aggiunto che ogni qual volta vi è nei paesi capitalisti una situazione di recessione, la bilancia commerciale tende a migliorare in quanto si arresta l'afflusso della materia prima e per conseguenza diminuisce l'importazione. Sono lieto di annunciare alla Camera che questa situazione di recessione relativa alle nostre importazioni è ormai venuta cessando. Nello scorso aprile abbiamo avuto un aumento dell'importazione del 13 per cento rispetto all'aprile 1958. Secondo dati che attendono ancora conferma, questo aumento delle importazioni è stato rilevato anche nel successivo mese di maggio. Voglio aggiungere che queste importazioni sono per la loro massima parte riferite non a prodotti agricoli, ma a materie prime e a prodotti di base per l'industria. Elementi i quali devono essere particolarmente considerati, perché è ormai facile constatare come gli scambi ed i prezzi delle materie prime esercitano una influenza determinante sul sistema degli scambi mondiali.

Abbiamo alcuni problemi centrali che unitamente agli altri paesi sviluppati siamo chiamati ad assolvere: questi problemi si chiamano « stabilizzazione dei prezzi e delle materie prime di base », questi problemi si chiamano ancora « finanziamento degli *stocks* delle materie prime nei paesi ancora parzialmente sviluppati ».

Ora, possiamo constatare come anche intorno a questo quesito centrale si raccolgono alcuni motivi incoraggianti. Dovunque le scorte sono in aumento, soprattutto negli Stati Uniti d'America, dove il maggior incremento si riferisce all'acciaio, sia perché vi è una maggiore necessità di vendita, sia perché i siderurgici si avvicinano al rinnovo del loro contratto e pertanto vi è timore di scioperi sino al punto che proprio ieri il presidente degli Stati Uniti d'America ha deciso di formulare un suo intervento e gli industriali dell'acciaio, per non trovarsi sforinati al momento di un eventuale sciopero, hanno deciso di procurarsene molto. In seguito all'aumento delle scorte si verifica logicamente l'aumento dei

prezzi di vendita. Se i prezzi del 1958 furono i più bassi tra quelli compresi in un periodo di 9 anni, i prezzi del 1959 denotano una ripresa graduale e costante.

Gli aumenti più forti per le materie prime ed i prodotti di base sono i seguenti: il sisal del 40 per cento; il copra del 35 per cento; la gomma del 25 per cento; la lana del 20 per cento; il tè ed il cacao del 10 per cento. L'aumento notevole del prezzo della gomma deriva soprattutto dai maggiori acquisti effettuati dai paesi dell'est.

Accanto a questa tendenza ascensionale vi sono invece alcuni prodotti i quali manifestano una inclinazione al ribasso, come ad esempio il rame, per il quale vi è una costante eccedenza della capacità produttiva per cui si è verificato da tempo un aumento delle scorte, il caffè e lo zucchero. Possiamo constatare genericamente che i prodotti agricoli sono in eccedenza rispetto alla domanda, ma che nondimeno i loro prezzi si sostengono grazie agli interventi governativi che si effettuano quasi dovunque ed anche nel nostro paese. Questa è una situazione che deve essere considerata incoraggiante, ma che tuttavia non è scevra di pericoli. Che cosa succederebbe infatti se gli Stati Uniti decidessero di vendere una parte notevole delle loro scorte strategiche? Questo, evidentemente, influirebbe sull'andamento dei prezzi, ribassandoli. L'Inghilterra ha già effettuato un'azione simile a questa; essa ha posto sul mercato 9 mila balle di lana e tale offerta ha inciso sul prezzo di questa materia prima. Da notare invece che l'Inghilterra mantiene inalterati i suoi *stocks* di gomma naturale. Ciò è variamente interpretato dagli economisti perché, secondo alcuni, tale fatto danneggerebbe i produttori di gomme in quanto la scarsità di questa merce determinerebbe un incremento della produzione di gomma sintetica.

Un fatto è certo ed è che le decisioni dei governi, per quanto concerne le loro risorse strategiche, sono destinate ad influire notevolmente sui prezzi delle materie prime. È noto ad esempio che gli Stati Uniti d'America, proprio per quanto concerne la gomma, hanno una eccedenza che rappresenta il consumo di un anno degli interi Stati Uniti ed un quarto del consumo di un anno di tutto il mondo.

Le esportazioni italiane risentono ovviamente di questo stato di cose genericamente favorevole per quanto concerne la ripresa delle relazioni commerciali del mondo. Nel primo quadrimestre del 1959 l'esportazione è aumentata del 5,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 1958. Vi è un notevole

aumento dell'esportazione verso Stati ad avanzato sviluppo industriale; prima di tutto vi è un incremento notevolissimo nell'esportazione verso gli Stati Uniti d'America.

La bilancia commerciale fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America non è lontana dal pareggio. Ciò da una parte, è vero, dipende dal fatto che gli Stati Uniti d'America hanno notevolmente aumentato le loro importazioni, ma in gran parte deriva anche dal sempre più largo favore che il prodotto italiano incontra sul mercato statunitense.

Analogo incremento, sia pure in misura più modesta, abbiamo verso i paesi dell'O. E. C. E. I paesi metropolitani dell'O. E. C. E. hanno avuto un incremento di importazioni dall'Italia del 3,8 per cento.

A questo punto dobbiamo affrontare il problema, caro agli onorevoli colleghi dell'opposizione, delle nostre esportazioni verso i paesi dell'est e la Cina continentale. Questa esportazione nel primo quadrimestre del 1959 è aumentata dell'11 per cento. Ciò è dovuto in parte a vendite effettuate verso la Cina popolare, ed in parte, con un incremento del 55 per cento, a vendite effettuate verso l'Unione Sovietica, verso la Bulgaria, la Cecoslovacchia e l'Ungheria.

A questo punto è lecito chiedere perché gli onorevoli colleghi dell'opposizione manifestino il loro disappunto per quello che essi definiscono l'insufficiente incremento dei traffici tra l'Italia ed i paesi dell'est.

L'onorevole Ballardini è stato addirittura il teorico di un problema siffatto. Egli ci ha ricordato che non dobbiamo avere più nessun timore, perché al XX congresso del partito comunista dell'Unione Sovietica Kruscev ha ripreso l'ideologia di Lenin, che sembrava essere stata ripudiata da Stalin, riaffermando la possibilità di una coesistenza tra il mondo capitalista ed il mondo comunista.

Prendiamo atto di questa situazione di cose, ma non possiamo neppure dimenticare che qualche mese dopo il XX congresso del partito comunista dell'Unione Sovietica lo stesso Kruscev, effettuando la sua violenta rappresaglia in Ungheria, trovò opportuno affermare: « in politica estera noi siamo stalinisti ». Ora sono costretto a sottolineare come le relazioni commerciali con l'estero rappresentino un aspetto, forse il più evidente ed il più determinante, delle attuali relazioni tra i popoli del mondo.

D'altronde, questo rincrescimento degli onorevoli colleghi dell'opposizione non trova riscontro nell'atteggiamento dei maggiori esponenti dell'Unione Sovietica, perché, se è vero

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

che l'ambasciatore sovietico in Italia vorrebbe ulteriormente aumentare le nostre esportazioni verso il suo paese, è altrettanto vero che da fonte non sospetta (il signor Kruscev) è stato dichiarato, in un discorso pronunciato in occasione dell'inaugurazione della fiera di Lipsia, che le relazioni commerciali tra l'Unione Sovietica e l'Italia si svolgono in maniera soddisfacente; anzi il signor Kruscev ha indicato queste relazioni come quelle che l'Unione Sovietica vorrebbe avere con tutti i paesi del mondo.

Orbene, io non vedo perché da parte degli onorevoli colleghi dell'opposizione si voglia pretendere di essere più socialisti del signor Kruscev; e soprattutto perché da parte loro non si vogliano considerare nella loro importanza i dati che io ho l'onore di esporre. « Il Ministero del commercio estero sovietico ha comunicato, nei giorni scorsi, al nostro consigliere commerciale — è l'ambasciatore d'Italia a Mosca che scrive — alcuni dati in merito all'andamento del vigente protocollo commerciale italo-sovietico, ed in particolare sui contratti che sono stati conclusi fino al 31 maggio ultimo scorso. Alla suddetta data sarebbero stati definiti contratti per l'esportazione verso l'Italia per un ammontare superiore ai 70 milioni di dollari, e per l'importazione dall'Italia contratti superiori a 50 milioni di dollari » (cioè sino a quest'oggi la nostra bilancia commerciale è passiva nei confronti dell'Unione Sovietica e, pertanto, le nostre relazioni commerciali recano fino a quest'oggi un prezioso servizio all'Unione Sovietica). L'attuale divario tra le due correnti di scambio dovrebbe non di meno essere in parte colmato se verrà definito, come si ritiene probabile, un importante contratto per la fornitura all'Unione Sovietica di tre impianti per l'industria chimica per un valore di oltre 25 milioni di dollari. Naturalmente, solo il 25 per cento del valore del contratto inciderebbe sul 1959.

Inoltre nello scorso mese di giugno sono stati conclusi numerosi ulteriori contratti per l'esportazione verso l'Unione Sovietica: di 300 macchine da cucire industriali per un valore di 75-80 milioni di lire; 42 tonnellate di lilion per un valore di 200 milioni; 300 tonnellate di tappeti, arazzi e coperte (si viene così incontro al desiderio dell'opposizione: si esportano cioè non soltanto beni strumentali, ma anche beni di consumo) per 300 milioni di lire, con la stipulazione contemporanea di altri contratti per l'esportazione verso l'Italia e altrove di 3 mila metri quadrati di tappeti, di cui 1.000 antichi, e di 300 tonnellate di cotone.

Come si vede, siamo di fronte a dati che documentano il costante incremento delle nostre relazioni commerciali con l'Unione Sovietica e i paesi dell'est. Non posso però non sottolineare qui la validità delle affermazioni, pronunciate sia dall'onorevole relatore sia dall'onorevole Vedovato, sulla difficoltà — per quanto riguarda taluni paesi dell'est — di ottenere per le nostre esportazioni pagamenti in valuta.

È ben vero che l'onorevole Ballardini ci ha detto che sull'altare dell'amicizia coi paesi socialisti non ci dobbiamo preoccupare del fatto che le nostre esportazioni siano pagate con pagamenti estremamente dilazionati e non ci dobbiamo preoccupare del fatto che ci si offra di effettuare alcune nostre esportazioni senza pagamento in valuta, ma ricorrendo all'antico sistema del baratto; è ben vero che da parte dell'onorevole Ballardini, ancora ieri, ci è stato detto che dobbiamo sopportare perfino le umiliazioni a cui fu sottoposta la delegazione italiana diretta in Polonia durante il suo transito in Cecoslovacchia...

DIAZ LAURA. Non è vero !

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Ella non era presente, onorevole Diaz ! Ieri ci è stato dichiarato dall'onorevole Spagnoli...

DIAZ LAURA. Ha detto cosa inesatta ed ella lo sa !

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Ad ogni modo, ho qui anche la lettera del consigliere cecoslovacco: « Sono persuaso che sarò incaricato di esprimere il nostro rincrescimento e le nostre scuse nel caso in cui si accerterà la responsabilità delle autorità cecoslovacche nell'incidente accaduto ».

Una voce a sinistra. È una lettera diplomatica.

DIAZ LAURA. Legga tutta la lettera, o vuole che la legga io ?

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Non vi è nessuna necessità che la legga lei, onorevole Diaz. Ciò che fa testo, fino a prova contraria, è la dichiarazione dell'onorevole sottosegretario, il quale fu principale protagonista di questa triste disavventura. Ed io sono legittimo interprete della maggioranza dei nostri operatori economici con l'estero, i quali, per smerciare maggiori quantitativi di prodotti in Cecoslovacchia, non sono affatto disposti a vedere un membro del loro legittimo Governo democratico oggetto di nessuna considerazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

da parte delle autorità cecoslovacche! (*Applausi al centro*).

Una voce a sinistra. Così volete incrementare i traffici!

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero.* Se vogliamo ora esaminare l'andamento dei nostri traffici verso i paesi non sviluppati, argomento che è stato oggetto di alcuni preziosi rilievi degli onorevoli deputati intervenuti nel dibattito, argomento che è stato esattamente affrontato durante la discussione in Commissione in un prezioso intervento dell'onorevole Graziosi, noi ne dobbiamo considerare l'assoluta necessità, ma non dobbiamo sottrarci alla constatazione di alcuni dati di fatto. Da qualche tempo a questa parte la nostra esportazione verso i paesi sottosviluppati è ferma su valori costanti. Le nostre esportazioni risentono delle difficoltà di bilancia dei pagamenti proprio nelle attuali circostanze di questi paesi. Abbiamo, naturalmente, alcune eccezioni favorevoli. Per esempio, per quanto concerne i paesi dell'America latina, le nostre esportazioni sono state incrementate del 18 per cento in Argentina, del 70 per cento in Uruguay. Aumenti si sono verificati anche verso il Brasile e verso la Venezuela. Nondimeno, a questi aumenti ha fatto riscontro una flessione delle esportazioni verso il Messico, il Cile ed il Perù.

A proposito dell'America latina, a me pare sia particolarmente importante la decisione assunta dai sei paesi del mercato comune di effettuare una autentica apertura nei confronti dell'America latina, assicurandola che neppure nei suoi confronti l'area di integrazione economica deve essere considerata un mercato autarchico, e soprattutto andando incontro alla sua necessità di rapidi rifornimenti di beni strumentali.

Devo a questo punto sottolineare un prezioso studio redatto dall'onorevole Trombetta (e mi dispiace di non vederlo presente), il quale appunto segnala quali siano le possibilità di collaborazione dell'Italia per quanto riguarda le esigenze economico-sociali dell'America latina.

Per quanto concerne le esportazioni, sempre in paesi sottosviluppati, ma questa volta nell'area della sterlina, anche queste sono ferme ai valori del 1958. Abbiamo una riduzione delle esportazioni verso la Nuova Zelanda (meno 35 per cento), verso l'India (meno 32 per cento), verso l'Unione sud-africana (meno 6 per cento), verso l'Australia (meno 4 per cento). Assai probabilmente queste flessioni saranno difficilmente riparabili, perché da parte di alcuni di questi paesi,

soprattutto da parte dell'India, ci è stato segnalato come la loro bilancia commerciale sia assolutamente sfavorevole nei nostri confronti e come, pertanto, essi desisteranno da ulteriori acquisti se da parte nostra non si provvederà ad incrementare le importazioni dai loro paesi.

Questa esigenza viene manifestata da quasi tutti i paesi sottosviluppati, questa esigenza viene manifestata anche da quasi tutti i paesi socialisti.

Sono in aumento, sempre per quanto concerne i paesi dell'oltremare dell'area della sterlina, le esportazioni verso il Pakistan (35 per cento), verso Cipro (16 per cento), verso Hong Kong (16 per cento), verso la Nigeria, verso il Tanganica, verso Ceylon.

Qualche progresso abbiamo effettuato, ma non del tutto soddisfacente, nell'esportazione verso i paesi arabi. In Africa abbiamo avuto un incremento di esportazione nel Marocco, nella Tunisia, in Etiopia e in Eritrea.

Ma questo rapido esame ci deve far concludere come sia difficile stabilire correnti permanenti di vendita, soprattutto di beni di consumo, in molti mercati afro-asiatici, specialmente quelli più poveri e più popolari. Ciò dipende, evidentemente, dalle loro troppo scarse risorse valutarie e, soprattutto, dal loro basso tenore di vita.

Da questo esame discendono talune conseguenze e soprattutto un ammaestramento. Occorre programmare una cooperazione economica ed assistenziale sul piano mondiale, perché l'economia dei paesi nuovi è condizionata dall'andamento della produzione e dall'andamento delle vendite delle loro materie prime. Si verifica attualmente, rispetto ai paesi sottosviluppati, quella stessa situazione che nell'immediato dopoguerra si è verificata fra l'occidente europeo e gli Stati Uniti d'America.

Questo squilibrio dell'intercambio è stato riparato dall'occidente europeo attraverso un perfezionamento delle proprie attrezzature industriali ed attraverso un progresso tecnico; è stato parzialmente riparato dalla politica degli aiuti condotta dagli Stati Uniti d'America; è stato soprattutto riparato dalla politica di larghi acquisti che gli Stati Uniti d'America hanno effettuato nei confronti della produzione industriale dell'occidente europeo. Altrettanto è assolutamente necessario si faccia da parte dei paesi sviluppati nei confronti di quelli che sono ancora in fase di sviluppo. Dobbiamo eliminare questo squilibrio per ragioni di carattere politico, economico, sociale e morale. A tal fine penso occorra intensifi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

care la cooperazione economica internazionale. Alcuni imminenti avvenimenti fanno prevedere che essa si intensificherà. È prevista una sessione del G. A. T. T. in cui si effettueranno trattative per la revisione, nei paesi industrializzati, della politica di eccessiva protezione doganale dei prodotti agricoli e della politica di sostegno dei prezzi dei prodotti stessi. Anche la linea di massima apertura negli scambi adottata dal mercato comune contribuirà all'eliminazione di questa situazione, così come dovrebbe contribuirvi un alleggerimento della pressione fiscale sulle materie prime nei paesi sviluppati. Alla resa dei conti, sono necessarie intese multilaterali tra i paesi più poveri e quelli sviluppati, i quali devono sempre tenere presente l'ammonimento recentemente pronunciato a Ginevra dal segretario generale dell'O. N. U., secondo cui i paesi a maggior tenore industriale non possono lasciare abbandonati a se stessi quelli che sono soltanto in fase iniziale di sviluppo.

E poiché abbiamo accennato al G. A. T. T., sarà opportuno un rapido esame delle diverse organizzazioni multilaterali con cui ha riferimento il commercio estero italiano.

In sede G. A. T. T. è stata presentata, su ispirazione del Governo indiano, una nota firmata da 14 paesi sottosviluppati i quali hanno chiesto che si eliminino, o perlomeno si riducano, la politica protezionista dei paesi industrializzati in materia agricola, la imposizione fiscale sui prodotti tropicali, le restrizioni quantitative sulle importazioni per taluni prodotti manufatti e semilavorati.

Va notato che il G. A. T. T. rappresenta una organizzazione multilaterale di fondamentale importanza e va soprattutto notato l'atteggiamento assunto recentemente dagli Stati Uniti d'America, i quali, fiduciosi come sono nell'efficacia dell'accordo generale che sta alla base della formazione del G. A. T. T., hanno manifestato interesse a che, alla recente associazione della Jugoslavia al G. A. T. T., possa fare seguito quella di altri paesi a commercio di Stato. Ad ogni modo il G. A. T. T. potrebbe rappresentare, oltre che una sede opportuna di incontro, anche una sede in cui contemperare i diversi interessi in vista del fine necessario e indispensabile della promozione dei paesi sottosviluppati.

Ma la organizzazione multilaterale a cui maggiormente è interessato il nostro occidentale democratico, è rappresentata dall'O. E. C. E. Oggi come oggi è aperta la discussione nei riguardi di questa organizzazione; qualcuno è perfino pronto a seppellire

l'O. E. C. E., a considerarla come un organismo del tutto superato dai fatti, un'istituzione nei cui confronti si sarebbe verificato l'assalto concorrenziale di altre contraddittorie, più limitate, organizzazioni multilaterali.

Certo è (come giustamente ha sottolineato l'onorevole Dal Falco) che l'O. E. C. E. sta alla base della collaborazione economica dell'occidente democratico, di cui essa è la matrice; l'O. E. C. E. è il fondamentale risultato raggiunto dai paesi dell'ovest europeo, il quale si sostanzia nel processo costante di liberalizzazione, il maggiore e più attuale titolo di merito che deve essere riconosciuto all'Organizzazione economica per la cooperazione europea.

Nondimeno, bisogna riconoscere che oggi l'O. E. C. E. si trova di fronte ad alcuni problemi. Essi riguardano il suo atteggiamento rispetto al mercato comune, alla zona di libero scambio e (come ricordava l'onorevole Origlia) ai paesi sottosviluppati quali la Grecia, la Turchia, l'Irlanda, l'Islanda e assai probabilmente (dato che fra qualche tempo sarà ammessa a pieno titolo) anche la Spagna.

Orbene, si avverte la necessità che la O. E. C. E. assuma una iniziativa la quale, ancora una volta, ne documenti la vitalità; perché quel fondamentale risultato che deve essere raggiunto (vale a dire la collaborazione economica di tutti i paesi democratici dell'occidente) si identifica con la stessa esistenza e con la medesima permanenza dell'O. E. C. E.

Assai probabilmente l'O. E. C. E. si troverà di fronte alla convenienza di chiamare da una parte il mercato comune, dall'altra parte la costituenda piccola zona di libero scambio, ad assumere iniziative unitarie nei confronti di questi paesi sottosviluppati dell'Europa. I quali, soprattutto in questi ultimi tempi, sembrano essere abbandonati a se stessi, nel senso che si determinano raggruppamenti di paesi economicamente progrediti intesi a manifestare la loro superiorità concorrenziale nei confronti di altri raggruppamenti di paesi egualmente progrediti.

Quando l'onorevole Ballardini ha domandato ieri che cosa vuol fare il Governo rispetto al problema dei rapporti fra mercato comune e piccola zona di libero scambio, egli ha ancora voluto aggiungere: «Noi abbiamo ascoltato la parola del ministro in Commissione, ma queste ci sono sembrate opinioni personali».

Ebbene, non ho nessuna esitazione a riconfermare che le parole da me pronunziate in sede di Commissione dell'industria e del

commercio rappresentano l'atteggiamento del Governo italiano rispetto al problema dei rapporti fra M. E. C. e piccola zona di libero scambio. D'altronde l'onorevole Ballardini e la sua parte avrebbero avuto documenti sui quali informarsi, perché, or è qualche tempo, il ministro degli affari esteri italiano, in una sua intervista all'associazione della stampa americana, ha dichiarato che il Governo italiano auspica la costituzione di un'associazione economica europea, altrimenti definita zona di libero scambio.

E se volessimo un documento ancor più ufficiale, ecco il resoconto sommario (quello stenografico non è ancora stato pubblicato) del discorso pronunciato in sede di discussione del suo bilancio dallo stesso ministro: « Ritiene (il ministro) — reca il resoconto sommario — che i paesi europei, divisi, rischierebbero di avviarsi al declino, mentre attraverso la solidarietà possono costituire una forza capace di competere pacificamente con tutti i continenti. Precisa che nel conflitto fra piccola e grande Europa l'Italia mira a non risparmiare alcuno sforzo perché, tra le due comunità, si stabilisca la migliore collaborazione ed integrazione ».

Certo queste affermazioni non significano affatto una reiezione da parte nostra del M. E. C. Mi meraviglio che poi l'onorevole Ballardini abbia affermato che il M. E. C. è nato male, che il M. E. C. è uno strumento diretto contro il mondo socialista. L'onorevole Ballardini, per coerenza alla parte politica di cui è esponente, avrebbe perlomeno dovuto sostenere che il M. E. C. è cresciuto male, che si è sviluppato male. Perché, quando il Parlamento ha dovuto decidere se autorizzare o meno il Governo alla ratifica del trattato di Roma, la parte politica a cui appartiene l'onorevole Ballardini ha dato un voto di astensione, cioè non ha manifestato diffidenza nei riguardi del M. E. C. Quindi, assai probabilmente, le parole dell'onorevole Ballardini devono essere interpretate nel senso che il M. E. C. è cresciuto male e che in esso si sono verificate alcune difficoltà.

Ebbene, possiamo rispondere che ovviamente si sono verificate alcune difficoltà, ma che naturalmente erano previste nella fase iniziale di sviluppo per il conseguimento di un fondamentale risultato che dobbiamo raggiungere. Certo, per comprendere lo spirito del M. E. C. bisogna perlomeno essere convinti di un rapporto di solidarietà tra i popoli, come per comprendere lo spirito del comitato di coordinamento delle produzioni, creato dall'Unione Sovietica, bisogna perlo-

meno credere ad una relazione gerarchica tra i popoli, se è vero, come è vero, che l'Unione Sovietica stabilisce quali tipi di produzione debbano essere effettuati o meno nei paesi satelliti.

Certo il M. E. C. ha i suoi problemi. Uno di essi consiste proprio nell'atteggiamento da assumere nei riguardi degli altri 11 paesi dell'O. E. C. E., i quali hanno creato o stanno per creare la piccola zona di libero scambio, ma alcuni dei quali, come la Danimarca e la Svizzera, manifestano particolari insostituibili interessi al loro intercambio con i paesi del M. E. C.

Noi non consideriamo negativamente la eventuale creazione della piccola zona di libero scambio; anzi, come ha dichiarato l'onorevole Dal Falco, noi crediamo che la esistenza di queste due piattaforme in cui i rapporti economici di forza non si risolvono in parità, e nondimeno ne sono vicini, possa offrire concreti argomenti all'O. E. C. E. e soprattutto ai governi in esso più attivi, per effettuare un'attenta opera di mediazione.

Quella mediazione che, d'altronde, già da tempo è stata assunta dal Governo italiano. Perché quando la Commissione esecutiva del M. E. C. ha presentato un *memorandum* sul come risolvere il problema dei rapporti M. E. C.-11 paesi dell'O. E. C. E., è stato il Governo italiano a manifestare la sua insoddisfazione per il fatto che questo *memorandum* poneva in essere troppo inefficaci strumenti per raggiungere una soluzione; è stato il Governo italiano a proporre e ad ottenere che venisse creato un comitato misto (al quale partecipano esperti delle commissioni ed esperti dei governi), con l'incarico di sviluppare la soluzione già *in nuce* prevista dai membri della commissione e di proporre ai sei governi una soluzione completa del problema.

Orbene, pare anche che la proposta del Governo italiano, e cioè che si crei un'unità economica tra i 17 paesi dell'O. E. C. E., per lo meno una unione economica *sui generis* per quanto riguarda i prodotti di maggiore interesse, un'area di unione economica nella quale vi sia e permanga un settore integrato rappresentato dal M. E. C., sia condivisa dagli altri nostri cinque *partners* i quali hanno sottoscritto il trattato di Roma.

E non è assolutamente vero che il governo francese manifesti ostilità verso questa soluzione: il governo francese ha già dato la sua accettazione di principio a una soluzione del genere; soltanto fino ad oggi resta ancora da definire la data di inizio per una soluzione siffatta.

Quindi questa Europa, la quale deve realizzarsi attraverso l'integrazione nel settore economico, vale a dire laddove maggiormente vengono sollecitati gli interessi, gradualmente incomincia a formarsi; e quindi anche le legittime preoccupazioni dell'onorevole Roselli penso potranno trovare, attraverso una graduale e concreta realtà, la loro soddisfazione.

Certo, il mercato comune ha dei problemi i quali non riguardano soltanto i suoi rapporti con gli altri paesi dell'O. E. C. E.: riguardano soprattutto l'armonizzazione della sua politica commerciale, armonizzazione che è soltanto in fase di inizio, ma che si manifesta sempre più urgente e addirittura necessaria, soprattutto se si tiene conto che attraverso l'istituto della libera pratica si effettuano, grazie alle differenze delle rispettive politiche commerciali, pericolose distorsioni di traffici.

Infatti a Bruxelles i sei governi stanno studiando il modo per armonizzare, ad esempio, la loro politica commerciale nei confronti del Giappone, il quale, essendo un paese a bassi salari, effettua una troppo pericolosa concorrenza nei confronti della produzione europea. E ciò è diventato sempre più necessario per il fatto che la Germania, non avendo più difficoltà nella bilancia dei pagamenti, ha accettato, in sede G. A. T. T., di effettuare una completa liberalizzazione anche nei confronti delle merci cosiddette sensibili, categoria alla quale appartiene pure la produzione giapponese.

Ultima organizzazione multilaterale che occorre prendere in esame, perché ha costituito oggetto di un intervento dell'onorevole Vedovato, è la C. E. C. A. Non sarà vano ricordare in questa sede come sia stato De Gasperi a dichiarare: « Io spero che dalla C. E. C. A., o per lo meno al suo fianco, scaturirà il germe dell'unificazione politica del continente ».

Se ci domandiamo perché De Gasperi facesse questa affermazione (la quale oggi potrebbe apparire clamorosamente smentita dai fatti), possiamo rispondere: perché De Gasperi aveva esattamente interpretato il significato giuridico della Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

La C. E. C. A. è l'unico organismo supranazionale che esista in Europa: è un organismo che pertanto si differenzia dalle altre organizzazioni multilaterali; è il segno più saliente del processo di avvicinamento fra i popoli democratici del continente. E questo segno non soltanto deve essere difeso, ma deve anche essere suscettibile di ulteriori preziosi sviluppi.

E se l'onorevole Vedovato ha ricordato l'opportunità che il Governo italiano ponga la sua candidatura alla presidenza della C. E. C. A. (opportunità che non viene meno anche se la C. E. C. A. si trova di fronte a gravi problemi), deve essere accolta, io penso, la sua richiesta nel senso — ciò che mai è avvenuto per le precedenti presidenze — che l'eventuale presidente italiano dell'Alta Autorità sia un'alta personalità del nostro paese.

ROSELLI, *Presidente della Commissione*.
Questo è giustissimo.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. ... perché nella C. E. C. A. esistono problemi i quali sono da una parte problemi di sviluppo, e dall'altra specifici problemi economici.

Non potrò mai dimenticare quando, essendo sottosegretario di Stato per gli esteri preposto all'emigrazione, mi trovai sul pozzo della miniera di Marcinelle dove giacevano, tra gli altri, molti minatori italiani, e l'allora ministro della economia, Rey, oggi vicepresidente del M. E. C., volendo trovare una giustificazione, affermò: Noi potremo intensificare l'uso dell'energia elettrica, noi potremo intensificare l'uso del petrolio, dell'energia atomica, ma sarà sempre assolutamente necessario usufruire del carbone. Ebbene, anche quella profezia oggi è stata smentita da una diversa realtà. Quindi, se è vero che l'Italia deve manifestare concretamente la sua solidarietà nei confronti dei paesi produttori di carbone della Comunità europea, tuttavia non può riconoscersi che essa più di qualsiasi altro paese dovrebbe sopportare le conseguenze della superproduzione europea di carbone. Ecco perché anche gli argomenti messi in rilievo dall'onorevole Vedovato, relativi ad una certa sleale concorrenza che si verificherebbe, come infatti si è verificato, nell'importazione di *coke* da gas e *coke* metallurgico, sono stati immediatamente fatti propri dal Governo, il quale proprio all'inizio di questo mese ha investito l'Alta Autorità di questo problema, ed ha concordato con lo stesso onorevole Vedovato i modi mediante i quali ottenere un sicuro controllo dell'importazione di *coke* da gas e di *coke* metallurgico nel nostro paese.

Pare a me di essere arrivato alla conclusione degli argomenti il cui esame mi ero proposto. Voglio soltanto ricordare che il commercio estero italiano merita l'attenzione non soltanto di questa Camera, ma anche dell'opinione pubblica all'interno del paese, perché occorre ripetere, come del resto fu già da me affermato nella discussione al Senato

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

della Repubblica, che la produzione industriale italiana è talmente sviluppata da non poter essere assorbita nella sua totalità dal mercato interno e, pertanto, è necessario fare ricorso all'esportazione ed all'assorbimento del mercato straniero. Questo si fa non soltanto per difendere la nostra economia ma, soprattutto, per assicurare oggi e domani pieno assorbimento di lavoro per le nostre maestranze. D'altronde, diceva Ricardo, un antico economista, nei suoi *Principii della economia politica e delle imposte*, che «...un ampliamento quale che sia del commercio con l'estero non adduce ad un aumento immediato della massa dei valori di una nazione, ma contribuisce possentemente ad aumentare la massa delle merci e, quindi, anche la somma dei godimenti». La somma dei godimenti per questo nostro paese che è in fase di sviluppo, si chiama possibilità di lavoro, giustizia sociale, progresso organizzato e civile, fini tutti che la democrazia italiana si propone completamente di riuscire a raggiungere. (*Vivi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo all'unico ordine del giorno presentato. Se ne dia lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

« La Camera,

avuta presente l'aspirazione del popolo italiano alla pace, alla amicizia e alla reciproca e costruttiva comprensione con tutti i popoli;

ritenuto che l'intensificazione indiscriminata di rapporti fra i popoli in tutti i settori è, per tal fine, elemento di estrema importanza oltreché di interesse immediato per il nostro commercio,

invita il Governo

ad operare in tal senso, adottando misure e promuovendo iniziative che consentano un sempre più intenso, organizzato e continuativo scambio di esperienze tecniche e scientifiche e di stabili rapporti commerciali fra la Repubblica italiana e tutti gli altri paesi del mondo ».

DIAZ LAURA, FAILLA, VACCHETTA,
NATOLI, LAMA, MUSTO, INVERNIZZI,
VIDALI, ROMEO, FASANO.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su tale ordine del giorno ?

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. L'onorevole Laura Diaz, avvalendosi di un suo diritto, ha riproposto un ordine del giorno già da me respinto in Commissione.

L'onorevole Diaz chiede che sia attuata l'intensificazione indiscriminata di rapporti fra i popoli in tutti i settori; il che non vi è dubbio che vada interpretato come desiderio che vengano eliminate le discriminazioni per quanto concerne l'intercambio commerciale tra l'Italia ed i paesi socialisti.

Torno a ripetere all'onorevole Diaz che noi siamo membri leali di un'alleanza e che pertanto siamo decisi adottemperare scrupolosamente alle obbligazioni che ci derivano dall'appartenenza a tale alleanza.

Augurandoci che le discriminazioni, oggi d'altronde già ridotte ed assolutamente modeste, possano essere eliminate, eventualmente assai presto, dal risultato felice delle conversazioni internazionali attualmente in corso, oggi come oggi sono costretto a non accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Diaz.

PRESIDENTE. Onorevole Laura Diaz, insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione ?

DIAZ LAURA. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Laura Diaz, di cui è stata data lettura, non accettato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1959-60, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge. (*V. stampato n. 1288*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1.053.500.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 80.000.000.

Sviluppo degli scambi, lire 1.631.200.000.

Accordi commerciali, valute, importazioni, lire 14.900.000.

Totale della categoria I. — Parte ordinaria, lire 2.779.600.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Accordi commerciali e servizi valutari, nulla.

Spese diverse, lire 200.000.000.

Totale della categoria I. — Parte straordinaria, lire 200.000.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (parte ordinaria e straordinaria), lire 2.979.600.000.

Totale generale, lire 2.979.600.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli ed il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1959-60.

Passiamo all'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

MACRELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. La mia, signor Presidente, sarà una dichiarazione di voto *sui generis*. È veramente una richiesta al ministro competente e al Governo in relazione alla situazione allarmante che si è venuta a creare in Romagna proprio in questi giorni.

La Camera sa che la Romagna è una zona ortofrutticola per eccellenza. Solo dalla stazione della mia città, Cesena, partono regolarmente per l'estero migliaia e migliaia di carri (in proposito anzi debbo ringraziare, sia pure con moderazione, l'amministrazione delle ferrovie per i carri frigorifero messi a disposizione).

In questi giorni si è verificato però un crollo pauroso soprattutto per quel che riguarda la frutta, il che ha portato dei danni gravi ai produttori e anche ai consumatori, perché nonostante il crollo dei prezzi la frutta sul mercato costa ugualmente. Ora, il sindaco di Cesena, preoccupato di questa situazione, ebbe a inviare all'I. C. E. un telegramma urgente che credo sia stato comunicato anche al Ministero, sollecitando dei provvedimenti.

Il provvedimento, onorevole ministro, dovrebbe essere questo: sul contingente globale di esportazione delle pesche, una quota percentuale, da stabilirsi d'accordo tra gli uffici

competenti, dovrebbe essere riservata al tipo di pesche caratteristico della produzione romagnola.

Indubbiamente, questa non è una dichiarazione di voto. Ho approfittato del fatto che l'onorevole Presidente mi ha dato la parola per spezzare, proprio alla fine della discussione una lancia a favore delle pesche romagnole e particolarmente della « bella » di Cesena.

PRESIDENTE. Non sono stati presentati emendamenti. Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960. (1325).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1959-60 non presenta variazioni di rilievo rispetto a quello dell'esercizio passato. In particolare, nell'ormai tradizionale schema delle sovvenzioni e dei sussidi alle aziende concessionarie di ferrovie e di tranvie extra-urbane, figurano anche quest'anno ben 13 miliardi 653 milioni e 900 mila lire. Niente di sostanzialmente mutato dunque, nonostante le giuste critiche che da più parti, nel Parlamento e fuori del Parlamento, sono state mosse al Governo per il modo con cui ha operato e continua ad operare in questo settore.

Il capitolo 35 del bilancio, quello appunto che riguarda le sovvenzioni alle ferrovie, registra una variazione in più di 1 miliardo 196 milioni e 106 mila lire, giustificata per 1 miliardo 46 milioni e 106 mila lire dalla necessità di adeguare lo stanziamento alle nuove sovvenzioni da corrispondere ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e per 260 milioni di lire dal maggiore fabbisogno per la copertura del disavanzo di esercizio delle ferrovie calabro-lucane.

Il capitolo 38, che riguarda soltanto le sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

di tranvie extra-urbane, segna un leggerissimo aumento, pur tenuto conto dei 110 milioni passati, per una più esatta imputazione della spesa, dal capitolo 35.

Infine, lo stanziamento del capitolo 46, quello dei sussidi integrativi di esercizio, vede un aumento di 700 milioni, provenendo i residui 150 da un defalco effettuato al capitolo 37 a seguito dell'assunzione in gestione diretta dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como.

In sostanza, dei complessivi 18 miliardi e 574 milioni che costituiscono la previsione di spesa del Ministero per l'esercizio finanziario 1959-60, 13 miliardi 653 milioni e 900 mila lire sono destinati, come ho già detto, alle aziende concessionarie. Non sono compresi, beninteso, in questa cifra, i 377 milioni e mezzo previsti a sovvenzione della gestione governativa dei laghi.

Trattasi, onorevoli colleghi, di una somma notevole e sono pochi gli elementi, offertici dal Governo, che ci soccorrono nella valutazione del suo buon impiego. Mentre dalla gestione di Stato si esigono, e giustamente, dimostrazioni dettagliate di spesa e di rendimenti, altrettanto sembra che non si faccia con le gestioni concessionarie.

La commissione interministeriale che presiede alla erogazione dei sussidi integrativi di esercizio dovrebbe accompagnare il bilancio con una sua relazione per dar ragione dei provvedimenti adottati a favore dei singoli gestori e dell'andamento dei servizi. Il Parlamento dovrebbe, secondo me, annualmente essere messo al corrente del modo in cui procedono i lavori per nuove costruzioni, per ricostruzioni e per ammodernamento che impegnano lo Stato mediante l'istituto delle sovvenzioni.

Ho potuto solo stamane dare una scorsa alla relazione di minoranza presentata dai colleghi socialisti Lombardi e Bogoni. Il tema delle sovvenzioni e dei sussidi vi è trattato ampiamente e con molta competenza. I rilievi contenuti in quella relazione sono di estrema gravità ed il Governo non potrà, io penso, sottrarsi ad una risposta precisa che riguardi non solo la sua politica passata, ma anche, e particolarmente, i suoi intendimenti e le sue direttive per il futuro.

L'onorevole Frunzio, relatore per la maggioranza, ha dovuto riconoscere che le critiche che vengono mosse al Governo sono da considerarsi, almeno sotto l'aspetto economico, giustificate e ha auspicato che nel prossimo bilancio la spesa in discussione addirittura non compaia.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

MARCHESI. Non voglio soffermarmi più a lungo su questo argomento a cui la relazione socialista ha già dato un esauriente sviluppo. L'onere fin qui sopportato dallo Stato per le ferrovie in concessione è ingente e senza corrispettivo adeguato di servizi sociali e di vantaggi collettivi. Ciò stante, noi non possiamo non condividere in linea di massima le conclusioni a cui sono giunti i relatori di minoranza.

Il tema principale che anche quest'anno il bilancio e le relazioni ci propongono è quello del persistente *deficit* dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Il tema investe questioni complesse, ormai dibattutissime, ed ogni anno si ripresenta arricchito di nuove polemiche, di più ponderati giudizi e di nuovi pregevoli studi di carattere generale o monografico.

Alcuni lo hanno posto e continuano a porlo in termini, secondo me, inopportuna-mente drammatici. Che, come scriveva qualche tempo fa il senatore Einaudi, « il persistente saldo passivo dei conti delle ferrovie statizzate abbia alienato alle ferrovie dello Stato il favore di una parte della opinione pubblica », può essere vero.

Il mutamento di opinione però è succeduto ad una ben orchestrata campagna di stampa condotta in toni aspramente polemicamente ed incentrata su cifre che, in sé e per sé prese, potevano colpire l'immaginazione di gente sprovvista, ma che avrebbero perduto ogni carattere di clamorosità se fossero state onestamente spiegate e messe in relazione con l'ambiente in cui aveva dovuto e doveva operare un'azienda di Stato, dell'importanza di quella ferroviaria, all'indomani di una guerra che, come ha ricordato il relatore, aveva arrecato danni incalcolabili al suo patrimonio. È certo che quando il cittadino sente parlare di 100 miliardi di *deficit*, di disavanzo invincibilmente crescente, di enormi spese per il personale e così via, non può che spaventarsi. Da ciò il sorgere del suo sfavore per le ferrovie e per tutto ciò che le riguarda, soprattutto quando gli si fa intendere che il vettore privato, con i suoi mezzi stradali, lavora in vantaggio. A questo punto nessuno può stupirsi che anche una parte dell'opinione pubblica, male orientata, male informata, cominci a parlare di sprechi, di incapacità dell'azienda di Stato a gestire economicamente i servizi, di esuberanza di personale e di altre cose del genere.

Il dopoguerra è caratterizzato dall'espandersi della motorizzazione e dal costituirsi o rafforzarsi di grandi complessi di autotrasporto per viaggiatori e per merci. L'espansione avviene in maniera tumultuosa e tumultuosamente vengono richieste ad accordate le concessioni per l'esercizio dei servizi di trasporto su strada. Il monopolio ferroviario è irrimediabilmente compromesso. Le grosse società di trasporto lasciano germogliare al loro fianco una serie di piccole imprese, alcune delle quali non sono che una loro filiazione e che serviranno come massa di manovra per la richiesta di sempre maggiori facilitazioni tutte le volte che non apparirà conveniente alle grosse società di esporsi in forma diretta. Le ferrovie dello Stato intanto, mercè anche i sacrifici dei propri funzionari e del proprio personale, stanno faticosamente riprendendosi. Sul loro bilancio gravano le spese per la ricostruzione, per l'adeguamento dei mezzi e degli impianti ai progressi tecnici sopravvenuti e tutto il complesso di quegli oneri indipendenti dall'esercizio vero e proprio che prendono il nome di oneri extra-aziendali.

Le grandi società di trasporto, appoggiate dai potenti gruppi finanziari interessati all'industria automobilistica, della gomma ed alle altre industrie inerenti alla motorizzazione, pensano sia giunta l'ora di sovrapporre all'ormai demolito monopolio di Stato il loro monopolio. Per fare ciò occorre, prima di tutto, screditare le aziende di Stato. L'argomento di fondo sarà il disavanzo delle ferrovie. Ha così inizio una campagna massiccia che trova eco anche in alcuni strati dell'opinione pubblica e che suscita nel paese il dibattito da cui noi stessi ci troviamo oggi ancora presi. Questa, per sommi tratti, la recente storia del conflitto fra la strada e la rotaia.

Non dico, onorevoli colleghi, che il problema delle scelte tra l'uno o l'altro mezzo non sarebbe sorto senza l'orchestrazione propagandistica posta in essere dai monopoli privati che ho testè citato. Sarebbe sorto lo stesso, ma in termini più aderenti alla situazione concreta, senza tinte drammatiche, in un clima, insomma, di maggiore serenità.

Gli sviluppi della motorizzazione non sono sconoscibili; nessuno li avrebbe potuti o voluti ignorare. Quello di cui ci si deve rammaricare è che il problema sia stato impostato fin dall'inizio in chiave antipubblicistica. Da una siffatta impostazione sono derivate, come era ovvio, distorsioni di esame e di valutazione; si è data prevalenza a teorie a sfondo strettamente economicistico e a loro sostegno si sono voluti stabilire speciali confronti tra il set-

tore dell'autotrasporto e l'azienda ferroviaria di Stato, senza porre cura a che la diagnosi dei costi poggiasse almeno su basi omogenee. Tutto doveva tendere a dimostrare che lo Stato è il peggiore tra gli imprenditori; che l'utente del trasporto è più economicamente servito e meglio tutelato dal gestore privato; che sui contribuenti gravano inutilmente ed intollerabilmente gli oneri della cattiva amministrazione statale.

Come si è difeso lo Stato da questo attacco? Male sul piano teorico, peggio sul piano pratico. Quando parlo di Stato mi riferisco al Governo. Va imputata innanzitutto al Governo la confusione che abbiamo visto crescere ogni anno di più nel settore dei trasporti. Ho detto confusione, ma potrei dire benissimo caos, anarchia. È facile una disquisizione sul disavanzo dell'azienda ferroviaria e sul sacrificio che ne deriva alla massa dei contribuenti quando non si abbiano presenti o non si vogliano tener presenti tutti gli aspetti della questione; quello che può apparire a taluni meno facile o meno opportuno è l'accertamento delle responsabilità cui fa capo la lamentata pesantezza del settore. Sono queste responsabilità di ordine tecnico o di ordine politico? Secondo me, non vi è dubbio che sono di ordine politico, esclusivamente di ordine politico.

Mentre si ricostruiva e si andava lentamente ammodernando la rete ferroviaria, si rilasciavano a tutta mandata concessioni all'automobilismo industriale sui medesimi percorsi serviti dalla ferrovia. I servizi concorrenziali si moltiplicavano a vista d'occhio ed annullavano lo sforzo sostenuto dall'intero paese, in termini di centinaia di miliardi, per ridare assetto alla strada ferrata.

Un governo sollecito dell'interesse della collettività avrebbe dovuto subito fissare un piano di coordinamento. Non si trattava di inceppare il progresso, di ostacolare determinati rami di attività; si trattava soltanto di evitare, attraverso un'adeguata politica disciplinatrice, che masse cospicue di ricchezza si concentrassero inutilmente nel medesimo settore produttivo.

In una prolusione ad un ciclo di conferenze sui trasporti e sul mercato comune europeo, indetto dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, il 2 maggio di quest'anno, l'onorevole Angelini disse testualmente: « Intendo affermare la necessità di un esame comparato, in sede di investimenti, dei problemi dei vari settori dei trasporti, al fine di non rischiare inutili dispersioni di ricchezza. Sono note le cifre previste dal piano Vanoni per gli altri

settori: 700 miliardi preventivati per le ferrovie, le tranvie e i trasporti urbani; 1.150 miliardi per la costruzione e sistemazione di strade; 100 miliardi per il miglioramento delle attrezzature portuali, e le altre ingentissime somme previste per opere di pubblica utilità che, anche indirettamente, possono interessare i trasporti. Ebbene, io ho sempre affermato e non mi stancherò di affermare che se non vogliamo correre per l'avvenire rischi ben più gravi, si intende in senso economico, di quelli, ormai scontati, del periodo della ricostruzione post-bellica, dobbiamo fare un unico grande piano di investimenti nel campo dei trasporti, che è rigorosamente dominato dalle ferree leggi dell'economia ».

Nessuna più autorevole conferma avrei potuto trovare alle mie parole. Ella, onorevole ministro, parla di rischi ormai scontati. Ma le conseguenze di quei rischi sono tutt'oggi operanti. Ella parla di un piano da farsi, ma un piano non v'è: v'è ancora confusione, molta confusione.

Naturalmente la mia non vuole essere una argomentazione *ad hominem*. Quello che afferma, quello che dice, quello che non si stancherà mai di affermare il ministro dei trasporti indubbiamente ci interessa e va tenuto in gran conto. Ma quello che più ci interessa è ciò che il Governo — di cui ella, onorevole ministro, condivide la responsabilità — ha fatto, sta facendo e si propone di fare.

La questione del coordinamento degli investimenti ha trovato e trova molti fautori tra tecnici, funzionari e studiosi. A costoro va, fra l'altro, il merito di avere riportato i temi di discussione circa le scelte nel campo dei trasporti su un terreno obiettivo, con documentazioni spesso pregevoli, e di avere corretto molte delle deformazioni a cui aveva dato adito la polemica interessata dei gruppi industriali ai quali precedentemente mi sono più volte riferito.

Voglio fare ancora un richiamo alla già ricordata prolusione dell'onorevole Angelini. « Ho insistito — egli dichiarò fra l'altro — sulla necessità dell'intervento dello Stato nel campo dei trasporti; ma questo intervento deve essere razionale, deve cioè svilupparsi secondo quei criteri che, con un significativo superamento delle posizioni tradizionali, realizzino finalmente stabili equilibri economici in un settore così determinante per l'economia generale. Solo in questo modo potremo creare le premesse per uno stabile e funzionale coordinamento tra i vari mezzi di trasporto. Il coordinamento, infatti, rappresen-

terà sempre una chimera finché non sarà fondato su una coordinazione pianificata degli investimenti ».

Da chi, se non dal Governo, dovrà essere studiata ed elaborata questa coordinazione pianificata? Quando avverrà ciò? Secondo quello che mi risulta, il Ministero dei lavori pubblici, ad esempio, nella predisposizione dei programmi stradali ed autostradali, continua a camminare tranquillamente per conto suo. Anche lì si va avanti a tentoni. Si è appena elettrificata l'Ancona-Pescara, e già è prevista la costruzione dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara. L'autostrada del sole corre parallela alla più importante dorsale ferroviaria nel tratto Milano-Napoli. Lo stesso si può dire della Brescia-Padova e della Padova-Mestre, il cui completamento, dopo i recenti lavori di elettrificazione ferroviaria, è previsto per il 1960.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato, in una conferenza tenuta il 14 gennaio scorso, faceva osservare che, « mentre è ancora in corso il parziale raddoppio della linea ferroviaria Battipaglia-Villa San Giovanni, si discute di un prolungamento autostradale da Napoli verso il sud per la stessa destinazione e che, mentre è ancora fresco il finanziamento di nuove e costose navi traghetto, si accenna alla progettazione di dettaglio del famoso ponte sullo stretto di Messina ».

Queste preoccupazioni sono avvalorate dalle recenti dichiarazioni fatte alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dalle numerose sollecitazioni rivolte, in Assemblea e in Commissione, al Governo, da molti onorevoli colleghi.

Né si dica che parlamentari di ogni parte politica si prodigano nel chiedere la costruzione di autostrade in zone e per allacciamenti che interessano i loro collegi e le loro regioni e che, quindi, se v'è disordine, la colpa è un po' di tutti. Le richieste sono consequenziali all'assenza di un programma governativo coordinato e di direttive di politica economica che consentano giudizi di proporzione.

Spero che nessuno degli onorevoli colleghi penserà che io voglia con questo sostenere che non si debbono costruire autostrade. Pongo semplicemente un problema di redditività di investimenti nell'attuale situazione e di priorità di certe opere rispetto ad altre.

È stato sottolineato che « un aspetto interessante dell'indagine da compiere in materia di redditività degli investimenti sarebbe l'esame della proporzionalità di quelli destinati a talune costruzioni autostradali

in rapporto non solo alla situazione della rete provinciale e comunale, ma anche alle prospettive di ritiro della ferrovia dalle relazioni locali a scarso traffico ».

Il miglioramento della rete viaria in generale è senza dubbio un'esigenza fondamentale, da attuarsi, però, con criteri di gradualità, cioè tenendo conto delle necessità più impellenti. La legge 16 febbraio 1958 sulla viabilità minore è del tutto inadeguata e creerà in futuro seri imbarazzi per le amministrazioni provinciali, le quali, nonostante i problematici contributi dello Stato, dovranno accollarsi gli oneri maggiori per la sistemazione e per la manutenzione delle strade comunali che entreranno a far parte del loro demanio.

Con provvedimento legislativo in corso di esame, verranno destinati 200 miliardi al miglioramento della rete viaria statale ordinaria, distribuiti, in ragione di 20 miliardi per esercizio, tra il 1960 e il 1969. Occorre chiedersi se non fosse stato il caso di ridurre i tempi e di effettuare tutte le opere indispensabili di miglioramento della viabilità ordinaria con un piano a termine più breve, moderando, all'occorrenza, le spese che contemporaneamente dovrebbero sostenersi per le opere stradali di più notevole mole, come le autostrade.

Ripeto che non si tratta di infrenare iniziative la cui utilità, in via astratta, nessuno mette in dubbio, ma si tratta soltanto di porre in evidenza le situazioni di squilibrio oggi esistenti, che stanno ad indicare come sia poco avveduta la condotta del Governo e come le misure che esso adotta, anche nel settore dei trasporti, non siano che delle scoordinate improvvisazioni le cui conseguenze pesano sempre più negativamente sull'economia generale del paese.

A questo punto mi sia consentito di domandare all'onorevole ministro se egli non ritenga che la vigente distribuzione di competenze tra i vari ministeri, e in particolare tra quello dei trasporti e quello dei lavori pubblici, sia la meno adatta ad assicurare quella coordinazione degli investimenti, specialmente per quel che si riferisce ai traffici per via terrestre, di cui molti ed egli stesso parlano, ma alla cui attuazione non si accenna a por mano.

Mi sia inoltre consentito di chiedergli se, in seno al suo stesso dicastero, ritenga idonei ad una efficiente coordinazione dei servizi di trasporto i rapporti e i collegamenti in atto esistenti fra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato e la direzione della motorizzazione.

Un'ultima domanda: come si articolerà, secondo i suoi disegni, quella sezione specializzata del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro che dovrebbe presiedere all'attività dei trasporti e che, secondo le sue dichiarazioni, sarebbe da preferire al consiglio superiore da più parti proposto? Ciò che a noi preme, fra l'altro, di stabilire è come e in che misura sarebbero rappresentati in forma diretta i lavoratori delle categorie interessate e quale contributo effettivo verrebbe loro consentito di portare ai grandi temi della politica dei trasporti che dovranno essere via via affrontati e risolti in maniera unitaria.

Prendendo le mosse dal disavanzo ferroviario, ho tratteggiato fin qui, senza la pretesa di essere stato esauriente, uno degli aspetti fondamentali della condotta governativa che ha dato cagione ad accuse ingiuste verso l'azienda di Stato ed origine agli equivoci che hanno impressionato la stessa opinione pubblica agevolando il rafforzarsi delle correnti che reclamano non, onorevoli colleghi, il coordinamento dei mezzi, ma la graduale eliminazione della gestione di Stato. L'attacco investe non solo il settore particolare di cui ci stiamo occupando, ma l'impresa pubblica nel suo insieme, se la rivista della Confederazione della municipalizzazione, diretta dall'onorevole Corbellini, nel numero del mese di aprile ha dovuto constatare: « Chi ha una conoscenza non superficiale dell'andamento delle aziende municipalizzate può affrontare qualsiasi giudizio obiettivo con animo sereno; ma il pericolo può sorgere quando in determinati ambienti economici particolarmente influenti sulle cose pubbliche, si predispongono larghi mezzi di pressione sul Parlamento e sull'opinione pubblica per fini e per interessi di parte facilmente individuabili. Le inchieste a scopo denigratorio e, se vogliamo, anche scandalistico, sembrano ormai divenute il tema preferito di un quotidiano economico e finanziario noto per le sue fobie contro lo Stato, l'iniziativa pubblica, gli enti economici e le imprese pubbliche in generale. L'argomento preferito è quello dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico, municipalizzate o nazionalizzate ».

Così la rivista della municipalizzazione. Vi sono però altri aspetti sostanziali della condotta governativa che vanno esaminati. Una critica, sia pure sottintesa, a tale condotta è contenuta, secondo me, nella relazione della Commissione del Senato che ha accompagnato il bilancio. Vi si legge che se il disavanzo di gestione delle ferrovie statali per l'esercizio testè iniziato è di lire

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

37.937.200.000, il rimborso del tesoro, fissato in lire 55 miliardi, è di molto inferiore all'ammontare effettivo degli oneri extra-aziendali, che l'azienda deve recepire nel proprio bilancio, e che per l'esercizio 1957-58 può essere valutato in 121.810.000.000.

Quello che il Governo non ha mai saputo e voluto dire apertamente in difesa della azienda di Stato è scritto in quella relazione dove si conclude che « il disavanzo di gestione delle ferrovie dello Stato non è imputabile all'amministrazione dell'azienda e non è quindi un indice di disfunzione o di carente organizzazione ».

Fra il residuo debito teorico del Tesoro e il disavanzo d'esercizio vi sarebbe quindi una differenza attiva di 28 miliardi 872 milioni ed 800 mila lire. Qualcuno potrebbe obiettare che il disavanzo, così come figura nel bilancio, è, nonostante tutto, suscettibile di diminuzione o addirittura di eliminazione. Lo stesso relatore al Senato, senatore De Unterrichter, propone alcuni rimedi che possono, all'ingrosso, riassumersi così: 1°) sagge economie aziendali; 2°) accorta applicazione e variazione di tariffe per le merci; 3°) eliminazione dei cosiddetti rami secchi, ossia di quei tronchi ferroviari la cui passività di esercizio, grave ed in progressivo aumento, è quasi sempre patente conferma della inutilità economica e sociale del servizio.

Queste proposte meritano la nostra più serena considerazione e voglio perciò farne oggetto di alcuni brevi commenti.

Quanto alle « sagge economie aziendali », va premesso che consegue un risultato economico consistente colui che dovendo riattare e rammodernare la propria azienda, concentra energicamente i propri sforzi e dà subito corso alle opere necessarie senza diluirle eccessivamente nel tempo. Il piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria ha due aspetti negativi: la lentezza di attuazione rispetto al proporzionalmente più accelerato incremento e perfezionamento dei mezzi stradali; l'onerosità degli interessi che l'amministrazione ferroviaria è tenuta a corrispondere per i finanziamenti ad essa concessi.

Questi sono certamente inconvenienti minori di quelli ascrivibili alla precedente inerzia, ma non possono essere sottovalutati in presenza del clamoroso arretraggio del monopolio privato ed al fine di un giudizio politico sul trattamento che il Governo riserva alle aziende di Stato. Quali sono i tassi di interesse che l'amministrazione ferroviaria paga e dovrà pagare sui finanziamenti per il

piano quinquennale e per gli altri programmi complementari e che vedremo incidere sempre più sensibilmente sui futuri bilanci? Il 7,60 per cento o più? Qual è la consistenza degli introiti che verranno perduti nella fase intercorrente fra l'inizio e la fine di attuazione del piano?

Se volessimo dilungarci con il discorso, ricadremmo nei problemi della priorità degli investimenti, delle scelte, delle convenienze di finanziamento diretto e così via. Ma di ciò abbiamo, sia pure in termini generali, già parlato. Sia chiaro, però, alla Camera che sul bilancio di gestione dell'amministrazione ferroviaria, ai sensi della legge 22 novembre 1956, n. 1337, pesano, oltre tutto, per gli esercizi dal 1957-58 al 1961-62, 50 miliardi annui per il miglioramento del materiale rotabile.

A conclusione della breve premessa va tuttavia affermato che, per far fronte alle impellenti esigenze dell'azienda, attesa la contingenza, occorre fossero previsti un piano a più breve scadenza e più cospicuamente finanziato e condizioni generali di finanziamento meno onerose che soltanto lo Stato, in via diretta, avrebbe potuto e dovuto assicurare.

Nella situazione attuale, ci si può chiedere quali siano le economie possibili. Purtroppo, non sono pochi coloro che ancora dissertano sulla eccessiva consistenza del personale dipendente dall'azienda. Sull'argomento mi sono ampiamente espresso lo scorso anno. Più attenta considerazione vi dedicherei anche questa volta, se non avessi letto la relazione per il 1958 delle ferrovie dello Stato, al capitolo: « Produttività ». Vi si trova questa ammissione: mentre il livello della produzione (che per una ferrovia è rappresentato dal traffico) è passato dai 194,3 milioni di treni-chilometro del 1952-53 ai 225,8 del 1957-58, il numero degli agenti è in via di riduzione: dai 162.700 del 1952-53 si è discesi ai 159.960 del 1957-58. Ciò significa, sempre per lo stesso periodo, un aumento della produttività per agente di circa il venti per cento.

Il valore di queste cifre può essere inteso ancor più compiutamente — commenta la stessa relazione — osservando gli analoghi indici relativi alle reti europee. Nella graduatoria dei treni-chilometro per agente l'Italia è al quinto posto, dopo l'Olanda, la Svizzera, la Svezia e la Danimarca. Seguono altri nove dei paesi europei considerati, e precisamente: la Norvegia, la Germania, il Belgio, la Francia, la Gran Bretagna, l'Austria, il Portogallo, la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

Spagna e la Jugoslavia. Nella graduatoria delle migliaia di unità-chilometro di traffico per agente (comprensiva, quindi, del traffico merci e viaggiatori) l'Italia è al quarto posto, dopo l'Olanda, la Svizzera e la Francia.

I ferrovieri italiani, dunque, sono, in senso assoluto, al terzo posto in Europa come rendimento produttivo. Che cosa si vuole di più da loro?

Onorevole ministro, rivolgo questa domanda a lei ed al Governo e chiedo formalmente una risposta leale, non equivoca, di cui la Camera ed il paese possano definitivamente prendere atto. È tempo di dare una netta smentita alle gratuite denigrazioni che riecheggiano ogni volta che la categoria si mette in agitazione per chiedere giusti miglioramenti, un più equo trattamento, la cessazione delle discriminazioni.

Vi è molto malcontento in mezzo ai ferrovieri (creda a me, signor ministro), nelle specializzazioni più varie della categoria: nel personale esecutivo, che attende le nuove tormentatissime norme sull'orario di lavoro e la revisione della disciplina delle competenze accessorie; nel personale d'ordine, che reclama un'applicazione equa dello stato giuridico e il riconoscimento di servizi prestati; nel personale di concetto, che si vede lesa in molte sue aspettative e umiliato rispetto a quello di altri ministeri; e nello stesso personale direttivo, che non trova sempre corrispondenza agli sforzi che compie per il miglioramento dell'azienda alla cui attività è preposto.

Escludo, perciò, che si possa parlare di ulteriori economie nelle spese destinate al personale: si è già troppo tirata la corda. Siamo al limite di rottura. Occorrerà piuttosto (e mi rivolgo particolarmente all'onorevole relatore, che ben conosce l'amministrazione) un'adeguata revisione della spesa relativa, che assicuri i mezzi per esaudire almeno le più irrecusabili istanze del personale ferroviario.

Alcuni contenimenti della spesa sono invece possibili per altre voci. Ho rilevato dalla relazione ufficiale delle ferrovie che nel 1957-58 esse hanno pagato all'industria nazionale, in conto acquisti di rotabili e di materiali e in conto forniture di lavori e di servizi, 122 miliardi e mezzo di lire. La spesa per commesse all'industria incidono sulle spese totali della azienda ferroviaria nella misura del 28,5 per cento; assai più di un quarto.

Io non andrei tanto alla ricerca (pur essa utile) dell'incidenza della manodopera sui 122 miliardi spesi, quanto dell'incidenza del

profitto che le imprese monopolistiche hanno realizzato dalle forniture.

È certamente interessante sapere che le commesse ferroviarie potrebbero assicurare un'occupazione continuativa a 85 mila operai per un anno, richiedendo complessivamente 200 milioni di ore lavorative. È altrettanto interessante apprendere che, se al numero degli operai si aggiunge il nucleo familiare medio di ciascuno, si giunge alla conclusione che più di 340 mila persone, oltre i ferrovieri, dovrebbero trarre dall'attività delle ferrovie dello Stato la loro principale fonte di vita.

Sarebbe però ancor più interessante poter desumere dalle documentazioni che ci vengono inviate, qualche indicazione relativa ai profitti che i grossi complessi, da cui le ferrovie si servono, ricavano.

Le ore lavorative rapportate ad operai effettivamente impiegati, sono teoriche (non a caso ho adoperato il condizionale), perché sappiamo come si comportano in pratica talune imprese: si giovano del numero dei lavoratori occupati quando si tratta di ottenere commesse, ma, una volta ottenute, licenziano decine di operai e sfruttano quelli che rimangono. Non parlo in astratto, ed ella lo sa, signor ministro, perché conosce, per esempio, quello che avvenne un anno fa alla Fervet di Castelfranco Veneto dopo che le fu affidata, per evitare i licenziamenti che minacciava, una commessa rilevante per nuove costruzioni e per riparazioni di rotabili. I licenziamenti vi furono ugualmente, qualche mese dopo.

Il fenomeno reale, permanente, è invece rappresentato dai profitti di impresa che incidono considerevolmente sui prezzi. In un ordine del giorno, da noi presentato in Commissione, abbiamo parlato di due cartelli o, se così si preferisce, di due potenti consorzi: l'Unione costruttori e riparatori di materiale ferro-tranviario (U. C. R. I. M.) per le forniture meccaniche e l'Unione nazionale industrie elettro-meccaniche (U. N. I. E. M.) per le forniture elettriche. Abbiamo sostenuto che sono questi due consorzi che fissano gli alti prezzi delle forniture e che determinano i profitti. Sono essi che attraverso una ferrea disciplina interna condizionano il mercato, dando direttive alle imprese associate circa il comportamento che, in via generale e volta per volta, devono assumere nelle gare di appalto, nelle trattative e nella precisazione delle clausole di fornitura, specie di quelle che prevedono la revisione dei prezzi in costanza di contratto. Attraverso questa interna disciplina essi stabiliscono, in pratica, la ripartizione stessa delle commesse tra le associate,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

controllandone le offerte e preordinandole al piano di assegnazioni deciso. Quando l'impresa pubblica accennasse ad irrigidirsi minacciano o fanno minacciare licenziamenti su larga scala.

Qui mi torna alla mente un fenomeno a cui fa cenno l'Einaudi nei suoi *Principi di scienza delle finanze*: quello che egli chiama « la pressione dei fornitori delle imprese pubbliche ». « I fabbricanti nazionali — egli dice — pretendono che lo Stato, quale padre e provvidenza di tutti i suoi concittadini, debba approvvigionarsi esclusivamente all'interno, dando all'uopo la preferenza ai produttori nazionali in confronto dei produttori esteri. Su di che nessuno avrebbe nulla da ridire, se la preferenza fosse data a parità di condizioni. Non così la intendono gli industriali nazionali, i quali cominciano a chiedere la preferenza anche se il loro prezzo è del 5 per cento superiore a quello più basso dei concorrenti esteri; poi vogliono che la preferenza sia data anche se il loro prezzo è superiore del 5 per cento, non ai più bassi prezzi esteri, ma alla media dei 3 o 5 prezzi più bassi; in seguito ancora non si contentano del 5 per cento e vogliono il 10 per cento ».

La fonte è insospettabile e la descrizione precisa. Orbene, i consorzi che riforniscono le ferrovie, non solo esercitano una siffatta pressione, ma determinano i prezzi in base alle esigenze che manifestano alcuni grandi complessi, come per esempio la Fiat, che hanno l'interesse, per agevolare altri mezzi di trasporto, a che si incida quando più è possibile, attraverso l'onerosità delle forniture, sui costi di gestione dell'azienda di Stato. Le stesse imprese a partecipazione statale sono astrette alla solidarietà consorziale e non possono fare una politica dei prezzi autonoma.

Questa situazione si riflette in forma grave sul bilancio ferroviario, poiché è evidente che, in regime diverso, con le medesime somme stanziare, si potrebbero fare maggiori acquisti. Qui non è questione di onestà, capacità o diligenza dei funzionari che sono preposti all'approvvigionamento dei materiali, costretti a subire uno stato di cose che non è in potere loro di correggere. Delle qualità di questi funzionari nessuno discute. Si tratta di un problema di politica economica che riguarda il Governo e non i funzionari delle ferrovie.

Bisogna rompere i cartelli esistenti, svincolare da essi le imprese siderurgiche e meccaniche a partecipazione statale, si da permettere loro di trattare autonomamente con le ferrovie e di fornire i materiali che a queste

occorrono alle condizioni più convenienti. Le somme destinate agli investimenti potranno, così, essere più produttive di quanto non siano state finora e non siano attualmente.

Noi oggi alimentiamo, con le somme modeste che abbiamo a disposizione, gli alti profitti del monopolio, a scapito di un più celere rammodernamento, a parità di mezzi, delle attrezzature ferroviarie.

Non voglio indugiare a lungo su un altro tema dell'approvvigionamento, che è stato anch'esso oggetto, in Commissione, di un nostro ordine del giorno: quello concernente l'energia elettrica acquistata e prodotta per le occorrenze di esercizio. Ho preso nota della risposta che al nostro ordine del giorno ha dato il ministro; devo però affermare con franchezza che essa non ci convince, e sarei grato, pertanto, al ministro se volesse cortesemente fornirci qualche altro chiarimento.

L'*Annuario* dell'Istituto centrale di statistica dà, per il 1957, il consumo annuale di energia elettrica delle ferrovie dello Stato con l'esposizione della cifra di 2.036.900.000 di chilowattora; nel 1958 il consumo è aumentato, a seguito dell'espansione dei tratti di linea elettrificati: siamo saliti a 2.077.000.000 di chilowattora. Nel 1957 le ferrovie producevano in proprio complessivamente 800.944.000 di chilowattora.

L'onorevole ministro ha affermato che « l'energia occorrente per la trazione nell'esercizio 1959-60 verrà fornita per il 75 per cento dalle centrali delle ferrovie dello Stato e da quelle degli enti nei quali le ferrovie hanno partecipazione; per il 3 per cento da aziende elettriche municipalizzate; per il 12 per cento da aziende elettriche I. R. I., per l'1 per cento da *l'Électricité de France*; per il 5 per cento da aziende elettriche private (i cosiddetti monopoli), e per il 4 per cento da altri. Ha aggiunto inoltre che le centrali di Lardello hanno recentemente aumentato la produzione di energia, cosicché, contro la previsione fatta di acquistare 820 milioni di chilowattora presso aziende estranee, nell'esercizio 1959-60 ne verranno acquistati circa 550 milioni ».

La differenza fra l'energia consumata e quella prodotta in proprio era, se non sbaglio, nel 1957, di 1.235.956.000 chilowattora. Non si può certamente far conto, nell'esercizio 1959-60, dei 300 milioni di chilowattora che produrrà soltanto in futuro l'impianto idroelettrico di Monastero sull'Adda.

Ora io domando: qual è l'incremento produttivo delle centrali delle ferrovie dello Stato dal 1957 ad oggi? Come è possibile che

550 milioni di chilowattora coprano la differenza tra la quantità di energia (secondo i dati ufficiali) direttamente prodotta e quella effettivamente occorrente?

Vi sono anche le aziende a partecipazione, d'accordo: quali sono? In quale misura, singolarmente ed insieme, concorreranno all'approvvigionamento? Vorremmo una dettagliata specificazione della quantità di energia che non saremo più obbligati ad acquistare. Domandiamo, in definitiva, come si giustifica analiticamente quel 75 per cento di produzione autonoma di cui il ministro ci ha parlato in Commissione.

La gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata presenta molti lati oscuri che è necessario chiarire senza indugi. Noi siamo convinti che anche in questo settore potrebbero essere realizzate notevoli economie.

Parlando delle aziende elettriche private, l'onorevole Angelini ha voluto ironizzare sul termine « monopoli » che noi avremmo, a quanto pare, impropriamente usato. La realtà che quel termine esprime non è un'invenzione nostra. Purtroppo, gli effetti della presenza del monopolio elettrico si fanno sentire ogni giorno di più nella vita del nostro paese e sempre più pesantemente li sentirà anche l'azienda ferroviaria a mano a mano che l'elettrificazione procederà ed aumenteranno, in corrispondenza, i consumi di energia.

D'altronde, tutti sanno che i tre quarti dell'energia elettrica producibile sono oggi controllati da tre complessi: la Edison, la S. A. D. E. e la Società meridionale di elettricità. Trattasi di una industria di preminente interesse nazionale che dovrebbe essere sottratta al dispotismo del capitale privato mediante un provvedimento di nazionalizzazione. Finché ciò non avverrà, anche la azienda ferroviaria continuerà a pagare il suo elevato tributo al monopolio elettrico ed a subire così un ulteriore, indebito appesantimento del proprio bilancio. La possibilità di economie aziendali nel settore dell'approvvigionamento è, dunque, per quanto ho detto, fortemente ostacolata, in partenza, dalla incontrollata azione dei monopoli e dalla politica di favoreggiamento che il Governo fa nei loro riguardi.

Il secondo rimedio proposto nella sua relazione dal senatore De Unterrichter è un'accorta applicazione e variazione di tariffe per le merci. Per quanto riguarda le tariffe-viaggiatori egli avverte: « Ritengo che qualsiasi variazione, specie nelle tariffe-base, vada meditata con estrema prudenza. La stabilità della tariffa-viaggiatori è elemento indispen-

sabile per adeguare correttamente il parco rotabile alle esigenze e possibilità degli utenti, ma soprattutto, è indice di altissimo valore psicologico della stabilità monetaria ».

Il ministro, invece, pensa che proprio ed esclusivamente sulle tariffe viaggiatori si debba operare. Così, almeno, egli ha sostenuto al Senato concludendo la discussione sul bilancio. Di tale intendimento, del resto, ci informò la stampa già nel febbraio di questo anno allorché riportò una sua intervista. La considerazione che l'onorevole ministro fa è questa: se il nostro livello tariffario potesse essere elevato del 20 per cento, il bilancio della amministrazione ferroviaria conseguirebbe l'immediato pareggio. Mi pare che avesse questo tenore la dichiarazione resa alla stampa.

La principale caratteristica del progetto ministeriale sarebbe poi il diverso aumento per le classi di viaggio che dal 1956 sono state ridotte, come è noto, a due: il 12 per cento quello previsto per la seconda classe (la terza di un tempo), il 4 per cento per la prima classe. Si intenderebbe in tal modo correggere lo scarto delle due serie di tariffe, nella convinzione che si possa ottenere per questa via anche una maggiore frequenza della prima classe.

Gli argomenti a sostegno delle proposte di aumento sono noti. Le tariffe sono soltanto 38 volte quelle dell'anteguerra, mentre l'indice del costo della vita è aumentato di 67 volte. In altri paesi europei il prezzo per viaggiatore-chilometro è più alto che da noi e, quindi, non vi è alcun motivo di allarmarsi se anche in Italia si procederà ad una perequazione.

Non contesto né i dati né le asserzioni. Ma quale valore, quale significato hanno essi? Possono essere assunti in senso assoluto a base di un giudizio di convenienza, di opportunità? In Germania, in Francia, in Svizzera, in Gran Bretagna, il viaggiatore paga più che in Italia. Va bene. Ma quale è, rispetto a quello degli altri europei, il reddito medio del cittadino italiano? Dopo un confronto di questo genere ognuno vede che quei dati e quelle asserzioni acquistano subito un altro valore. Il reddito medio del cittadino svizzero si aggira sulle 780 mila lire; sulle 600 mila quello del cittadino britannico; sulle 520 mila quello del cittadino francese; sulle 420 mila quello del cittadino germanico. Il reddito medio del cittadino italiano supera di poco le 200 mila lire. Siamo un tantino più avanti solo della Spagna, il che è tutto dire!

Il 12 per cento di aumento graverebbe sui più poveri, su quelli che viaggiano ancora ammassati nelle vecchie vetture di terza classe. Ragioni evidenti ci spingono ad opporci energicamente a questo aumento che, oltre che pericoloso per la stabilità del costo della vita, è antisociale, inumano e controproducente.

Sì, anche controproducente, poiché le prospettive di incremento degli introiti conseguenti alle maggiorazioni di tariffa, si basano sull'andamento attuale del traffico; non si considerano le contrazioni inevitabili che ne deriverebbero. La graduatoria delle utilità marginali di beni e di servizi dei singoli utenti subirebbe istantaneamente una modificazione, specie in questo travagliato periodo della vita economica nazionale. Le speranze di maggiori introiti si tradurrebbero in un aumento del disavanzo, che è appunto inconveniente al quale si vorrebbe ovviare.

Ho visto alcuni dati ufficiali circa l'andamento del traffico viaggiatori nel primo mese di quest'anno. Mi si è assicurato che sono già stati pubblicati altri dati, che io non ho potuto controllare, i quali interessano l'intero primo semestre del 1959. Ella sa, onorevole ministro, che questi dati non sono affatto confortanti, non solo in ordine al settore merci ma anche per quanto riguarda l'andamento del traffico viaggiatori.

D'altronde le teorizzazioni circa la necessità che i prezzi debbano assolutamente coprire i costi sono state esasperate in questi ultimi anni per le ragioni che ho cercato di spiegare nella prima parte del mio intervento.

Oggi si punta sul prezzo cosiddetto privato del trasporto ferroviario, dimenticando che l'azienda ferroviaria deve assolvere una funzione sociale di primaria importanza. Ci si colloca sul terreno strettamente economico senza considerare che il fenomeno dei trasporti è soggetto non tanto a leggi economiche, quanto a leggi finanziarie. Si è avuto paura, in questi anni, di parlare di costi e di prezzi politici, concetti entrambi tranquillamente sostenibili in forza dei servizi indivisibili che la ferrovia rende e deve rendere alla collettività per favorire le comunicazioni, gli scambi, le conoscenze, il progresso nazionale nel suo insieme. V'è un disavanzo, d'accordo. Ma lo stesso senatore De Unterrichter ci ricorda, nella sua qualità di relatore, che chi è pensoso del pubblico bene deve pur chiedersi se nel settore dei trasporti sia possibile e conforme agli interessi della nazione perseguire una politica tendente a realizzare il pareggio. Tutti gli sforzi per ridurre le spese superflue

dovranno essere fatti, d'accordo; tutto quanto è possibile per aumentare gli introiti dovrà essere messo in atto, purché la funzione dell'azienda di Stato non venga frustrata ed essa non diventi uno strumento di vessazione fiscale del cittadino, specialmente di quello più bisognoso.

Questo occorre dire, onorevoli colleghi, al paese affinché l'opinione pubblica sia cosciente che disavanzi, quando siano stati ridotti nella misura del possibile i costi, non sono indice di sperperi o di gestione fallimentare, ma sono il risultato di determinate scelte, di responsabili valutazioni, di un indirizzo politico, insomma, alla cui base sta l'interesse collettivo.

Alcune cose circa le condizioni e le tariffe per il trasporto delle merci sulle ferrovie dovranno essere rivedute. L'azienda, mentre da un lato deve considerarsi al servizio della collettività e non temere il prezzo politico quando occorra, dall'altro non deve assolutamente preconstituire condizioni di favore a vantaggio di gruppi particolari di imprese che ricorrono ad essa soltanto quando si tratta di ricavare il massimo utile mentre le sottraggono sistematicamente i trasporti di tutte le merci pregiate. Nessuna convenzione deve avere carattere riservato; tutte debbono essere soggette a pubblicazione. Anche sotto questo aspetto l'industria di Stato, in rapporto alla sua funzione, può qualificarsi e imporsi alla pubblica considerazione.

Con il disegno di legge n. 549 il Governo ha chiesto una delega al Parlamento per attuare la previsione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato. Il collega onorevole Ruggero Lombardi, quale relatore, ci ha già intrattenuto sui limiti della delega, affermando che, secondo notizie da lui assunte presso il Ministero, le modificazioni riguarderebbero all'incirca una decina di articoli della legge 25 gennaio 1940, n. 9. Le questioni su cui la riforma verterebbe sono, però, questioni di fondo e quindi noi vorremmo che direttamente le affrontasse il Parlamento. Del resto, non si tratta di modifiche tecniche particolarmente laboriose in quanto gli articoli da modificare, giusta quel che ho già detto, non sono che una decina. Nelle delegazioni legislative occorrono molta parsimonia e molta cautela soprattutto quando esse si riferiscono, come nel nostro caso, a materie controverse.

Comunque, il disegno di legge è già all'ordine del giorno dell'Assemblea e, allorché se ne inizierà la discussione, esprimeremo più compiutamente il nostro pensiero.

Il terzo rimedio proposto nella relazione del Senato è la eliminazione delle linee a scarso traffico. Sono anni ormai che se ne discute ed è necessario arrivare a qualche conclusione. Il valore che si prende a base per avanzare le proposte di soppressione è il coefficiente di esercizio, che è dato, se non sbaglio, dal rapporto tra la spesa ordinaria netta e l'entrata ordinaria netta. Se il coefficiente è inferiore a 1, indica un avanzo di gestione, se pari il pareggio, se superiore un disavanzo.

Ma, il coefficiente di esercizio riflette solo alcuni aspetti dell'utilità dell'esercizio, quelli cioè traducibili in cifre (prodotti del traffico, introiti indiretti, rimborsi di spese ecc.), mentre non considera le utilità sociali incomputabili, indivisibili e invisibili. Il coefficiente di esercizio da solo non può bastare a stabilire se sia conveniente o meno, nell'interesse generale, mantenere o sopprimere un tratto di linea.

Comunque: la rete stradale in esercizio si snoda lungo 16.724 chilometri. Si è calcolato che per 4.669 chilometri il coefficiente di esercizio è superiore a 3 e si è detto che solo gravi ragioni sociali possono qui giustificare il mantenimento della gestione.

Secondo noi, le decisioni vanno prese con estrema cautela, affinché affrettatamente non si taglino rami che hanno ancora una loro funzione vitale. Concordiamo tuttavia sulla necessità che il problema, con le debite precauzioni, venga affrontata e risolto. Su un aspetto preliminare della questione, però, desideriamo di dire subito il nostro pensiero: i servizi sostitutivi dovranno essere esercitati direttamente dalle ferrovie dello Stato o da altri enti pubblici, come le province, i comuni e le regioni. Sapendo già che l'onorevole ministro è di altro avviso, vorremmo esortarlo a riconsiderare le sue personali convinzioni.

In tema di servizi sostitutivi, abbiamo già un'ampia letteratura, anche molto interessante. Non voglio tediare la Camera con l'esportazione delle tesi *pro* o *contra* la gestione pubblica. Dirò solo che nella relazione al bilancio dell'esercizio 1955-56 l'onorevole Bima sostenne energicamente che la sostituzione delle linee ferroviarie deficitarie doveva avvenire con servizi automobilistici, senza sovvenzioni chilometriche, in conformità delle norme stabilite dalla legge. L'Associazione nazionale autoservizi in concessione si è già espressa al riguardo e ha detto chiaramente che le aziende private non possono, senza compromettere la loro esistenza, assumersi gli oneri di carattere sociale connessi ai servizi

sostitutivi, che detti oneri devono far carico allo Stato, il quale dovrà sostenerli mediante l'istituto delle sovvenzioni o con contributi di altra natura.

Le società private accettano dunque solo i vantaggi della gestione e intendono riversare sullo Stato tutti gli oneri. Anche se non chiederanno subito di essere sussidiate, lo chiederanno in seguito, quando le ferrovie si saranno ritirate dai tratti sostituiti e il monopolio stradale si sarà consolidato. Questa è la realtà che va tenuta presente da coloro soprattutto che si richiamano alla maggiore economicità del servizio affidato ai privati e alla convenienza per lo Stato di abdicare alla gestione pubblica per esonerarsi dagli aggravi eccessivi che la caratterizzerebbero. O si elimina ogni forma di sociale provvidenza, lasciando che le imprese private fissino i prezzi secondo il loro esclusivo tornaconto (e su questo penso che pochi dei colleghi concordino), o ci si adatta a rimborsare al privato, presto o tardi, il corrispettivo dei carichi sociali che egli non è assolutamente disposto a sostenere. Ma allora tanto vale mantenere la gestione pubblica che offre, oltre al resto, maggiori garanzie di regolarità, di precisione di orari, di responsabile organizzazione dei servizi.

Sarebbe opportuno che gli organi dell'ispettorato della motorizzazione che sono preposti al controllo dei servizi di autolinea in concessione denunciassero senza riserve tutte le irregolarità che rilevano circa il modo in cui vengono espletati i servizi, in particolare nei giorni festivi, circa l'osservanza degli orari e l'applicazione delle varie norme di interesse pubblico contenute negli atti di concessione. Queste denunce, se venissero fatte, documenterebbero ampiamente la differenza qualitativa fra i servizi a gestione pubblica e quelli a gestione privata.

Vale poi la pena di ricordare il trattamento che molte di queste imprese riservano ai propri dipendenti, costretti, pena il licenziamento, a turni estenuanti, defraudati spesso del necessario riposo, mal pagati, obbligati al risarcimento anche dei più piccoli danni causati, pur senza loro colpa, al materiale.

Noi non solamente proponiamo che i servizi sostitutivi siano assunti in gestione pubblica, ma riteniamo indispensabile una radicale revisione di tutto il vigente assetto concessionale dei trasporti su strada. E reclamiamo più severità nei controlli, meno connivenze. Deve cessare l'anarchia nel campo dei trasporti stradali, deve essere contenuto lo strapotere dei monopoli, che tutto

riescono ad ottenere sia in via diretta sia attraverso le società di schermo alle quali danno vita e mezzi.

Le imprese di Stato non devono essere anemizzate, ma messe in condizione di sempre meglio adempiere i loro compiti. Così dicasi per gli istituti collaterali. L'Istituto nazionale dei trasporti, per esempio, può diventare un efficacissimo strumento integrativo della politica ferroviaria. È essenziale che lo si adoperi bene; e che ci si ricordi che esso è nato e deve operare per aiutare l'amministrazione ferroviaria, per integrarne e supplirne, dove occorra, l'attività, non per opporlesi, come in alcune località avviene, da concorrente.

All'Istituto nazionale dei trasporti, opportunamente potenziato, potrebbe essere affidato il servizio sostitutivo di linee ferroviarie che venissero soppresse. Alla sua azione potrebbero essere di completamento iniziative regionali, provinciali o comunali.

L'onorevole ministro ci ha comunicato in Commissione che l'accordo A. N. A. C. ferrovie dello Stato del 1953 è stato denunciato. Veramente è morto di vecchiaia perché, essendo stato stipulato il 15 settembre 1953 e avendo la validità di sei anni, sarebbe in ogni modo venuto a cessare il 15 settembre prossimo.

Quell'accordo ci dà la misura del modo in cui si governa in Italia. La pubblica amministrazione, che è la titolare del potere di concessione, viene a patti con una organizzazione privata ed in una materia che dovrebbe restare oggetto di libere determinazioni amministrative e che può essere regolata soltanto con atti unilaterali, accetta la trattativa, il contratto. Siamo in presenza di un singolare sovvertimento di quelli che fino a pochi anni fa consideravamo principi fondamentali del diritto amministrativo.

Lo Stato, che ha il potere di accordare o di negare, *iure imperii*, le concessioni, viene ad un compromesso con dei privati intorno all'esercizio di quel suo potere. Ho parlato di Stato perché l'accordo è intercorso fra l'azienda delle ferrovie dello Stato, organo del Ministero dei trasporti, e l'Associazione nazionale delle autolinee in concessione ed è stato sottoscritto (se per ratifica o per presa di conoscenza poco interessa) dal ministro dei trasporti dell'epoca. Il fatto politico grave che quell'accordo rivela è l'abdicazione di pubblici poteri di fronte ai potenti gruppi finanziari ed economici che hanno operato dietro l'A. N. A. C. Il Governo si è messo in quell'occasione al loro servizio,

come fa spesso del resto. Se non ho capito male, una commissione starebbe lavorando per rivedere le clausole dell'accordo. Occorre, signor ministro, che gli aspetti politici, giuridici e morali di tutta la questione, anche dal punto di vista formale, siano oggetto di lunga ponderazione.

Con l'accordo del 1953 ci si è incamminati lungo una strada sbagliata. Credo che ella non abbia motivi per rallegrarsi dei risultati conseguiti in questi 6 anni, né che abbia ragioni di compiacimento l'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Si ristabilisca l'impero della legge che, se ben ricordo, è ancora la n. 1575 del 21 dicembre 1931, ma soprattutto si ristabilisca la supremazia dell'interesse pubblico su quello dei privati e la fiducia nella pubblica gestione.

Il disordine che noi lamentiamo non può durare a lungo. Una politica dei trasporti più consentanea agli interessi del paese è possibile. Noi ci siamo sforzati di indicarne le linee.

La principale nostra azienda di Stato, la ferroviaria, deve essere difesa nel suo prestigio, nelle sue possibilità di sviluppo, per quello che essa oggi rappresenta e per quello che rappresenterà ancora in futuro nell'economia del paese. Se ne rende indispensabile una riforma strutturale che le dia più ampia libertà di movimenti, che chiami come forze vive di collaborazione nei suoi organismi direttivi centrali e periferici larghe rappresentanze dei ferrovieri. I disegni di legge che finora abbiamo visto abbozzati non rispondono alle esigenze di rinnovamento che stanno alla base di uno sviluppo democratico dell'azienda. Importante però è che l'opera legislativa abbia inizio e che il Parlamento si prepari ad affrontarla con animo sereno senza prevenzioni, consapevole delle conseguenze benefiche che da buone leggi inevitabilmente deriverebbero non solo all'amministrazione delle ferrovie, ma all'intera economia dei trasporti.

Bisogna trasformare il conflitto fra i mezzi in collaborazione tra i mezzi, coordinandone l'attività in una superiore visione degli interessi collettivi. Bisogna dare meno ascolto alle sollecitazioni di quei particolaristici interessi che si manifestano in mille maniere attraverso la pesante pressione dei monopoli, volti al conseguimento di sempre più alti profitti, e dare ascolto invece all'anelito di progresso, di miglioramento della classe lavoratrice che è l'elemento fondamentale della nazione. Il Governo è molto lontano da queste posizioni. I compromessi che esso ha accettato e accetta ne sono la prova.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, contro questi compromessi noi ci batteremo nel Parlamento e fuori per una politica dei trasporti chiara, decisa, ispirata all'interesse collettivo, per la politica che vuole la grande maggioranza del popolo italiano. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi inserisco in questa discussione solo per pochissimi minuti.

Sono da alcuni anni a contatto con gli autotrasportatori di merci per conto di terzi e con le loro dinamiche associazioni sindacali. Ebbene, è vero che essi hanno fermo nel loro cuore il convincimento che i trasporti su strada siano ostacolati in mille modi. Forse s'ingannano; ma essi lo pensano e, per dimostrarlo, sottolineano la eccezionale imposta sulla benzina, le tasse di circolazione, le diverse imposte generali sull'entrata, le tasse sulle assicurazioni, sulle immatricolazioni, sulle patenti, sui pneumatici e su tutti i ricambi. Ove si voglia avere un'idea — essi, ad esempio, dicono — del complesso dei gravami che opprimono la motorizzazione, si tenga presente che gli oneri fiscali sono ogni anno superiori al fatturato della Fiat, di tutta l'Alfa Romeo, di tutta la Lancia. Il fatturato di queste tre grandi aziende, che supera i 400 miliardi, è inferiore a quanto lo Stato preleva ogni anno dalla motorizzazione.

Per noi liberali ciò è sempre conseguenza della guerra che lo statalismo combatte contro l'iniziativa privata. L'auto è per noi mezzo di libertà individuale, che porta l'uomo a contatto della natura, che lo svincola dagli orari, gli dona il senso della libertà e dell'indipendenza. Forse per ciò è combattuto. Non ricordo più dove ho letto che a Mosca si ammira la metropolitana, ma non si vedono molte auto private. Evidentemente, ai paesi ad economia collettiva sono cari i mezzi collettivi. Ed è perciò, forse, che gli onorevoli Riccardo Lombardi e Bogoni nella loro dettagliata relazione di minoranza fanno in materia di autotrasporto di merci rilievi e richieste che non sentiamo di condividere.

Secondo i predetti relatori, ad esempio, l'autotrasporto di merci si svolgerebbe fin dall'inizio dell'attività, se non proprio in un clima fallimentare, in una situazione tale di dissesto da essere al fallimento molto vicino, soprattutto per l'esiguità dei noli praticati, che risulterebbero nettamente inferiori ai

costi di esercizio. Ciò che in sostanza dipenderebbe sia dall'intento dell'autotrasporto di sottrarre il più possibile del traffico all'azienda ferroviaria attraverso una esasperata concorrenza, sia dallo spadroneggiamento di complessi industriali, che in materia di determinazioni di noli farebbero il bello ed il cattivo tempo.

Senonché, non vi è chi non abbia la possibilità di notare il continuo e crescente sviluppo dell'autotrasporto e l'incremento, sempre maggiore, del numero delle aziende che lo esercitano. Ora, tale sviluppo ed incremento non possono assolutamente conciliarsi con la concezione di una attività destinata, *ab initio*, al fallimento o quasi, a meno che non si ritenga tutta questa categoria di operatori priva di ogni concreta idea in materia di affari e di qualsiasi sensibilità commerciale. Si può, perciò, bene affermare, di fronte a fatti incontrovertibili, che pur con tutte le difficoltà di esercizio — fra cui è da porre in primo piano, proprio al contrario di quanto affermato nella relazione di minoranza, una concorrenza che la ferrovia cerca di attuare in tutti i modi per fermarne il naturale sviluppo — l'autotrasporto di merci si esplica in condizioni che ne consentono, in maniera sufficiente, l'esistenza e la continuità.

E quando si parla di noli praticati inferiori al costo, evidentemente non si tiene conto di tanti altri elementi e fattori che giocano ruoli primari e fondamentali per una economica conduzione delle aziende, e che influiscono decisamente sulla formazione dei prezzi. Mi riferisco, fra l'altro, alle possibilità dei cosiddetti carichi di ritorno, alla gestione a carattere artigiano-familiare della maggior parte delle aziende di autotrasporto con limitate spese generali, alle economie di diversa natura attuabili sui consumi di carburanti e di pneumatici, o la utilizzazione più razionale dei mezzi, ecc.

Né si continui a parlare — altro *slogan* di rito ogni qualvolta si vuole dire qualcosa contro l'autotrasporto — del sovraccarico come strumento illegale normalmente usato dall'autotrasportatore per abbassare i prezzi e per attuare la pretesa concorrenza alla rotaia. Sono stati proprio gli autotrasportatori a volere che il nuovo codice della strada colpisse duramente l'eventualità della non osservanza dei limiti di portata e di peso consentiti, e sono proprio gli autotrasportatori che richiedono l'emanazione di ulteriori adeguati provvedimenti per realizzare quella disciplina dell'esercizio come una delle esigenze più sentite di questi ultimi tempi.

Nella relazione di minoranza si parla anche di « supersfruttamento del lavoro » e degli « impossibili orari di lavoro », che sarebbero praticati nell'autotrasporto, l'uno e l'altro favoriti da una pretesa « assoluta deficienza della legislazione sociale ».

Neppure questa affermazione sembrami esatta. Basterà ricordare che, quando si parla di legislazione sociale, si deve fare necessariamente riferimento non soltanto alle disposizioni che regolano la durata del lavoro, ma a tutto il complesso di norme disciplinanti l'assicurazione, la previdenza, l'assistenza a favore dei lavoratori; per cui non è assolutamente esatto dire che norme di tal genere non esistono per i dipendenti delle aziende di autotrasporti. Esse esistono per tutti i lavoratori e, quindi, esistono anche per quelli che si muovono nel settore dei trasporti.

Ed anche il nuovo codice della strada qualche altra cosa in proposito ha stabilito. Di più non poteva fare. Non si vede, infatti, come una legge concernente la disciplina della circolazione stradale avrebbe potuto contemplare anche la disciplina del lavoro senza invadere campi non suoi e senza oltrepassare i limiti chiaramente stabiliti dalla legge di delega.

Cade, quindi, ciò detto, l'affermazione dei relatori di minoranza, che all'autotrasporto vada attribuita la responsabilità — se tale espressione può essere usata — di quella che viene definita una « irrazionale ripartizione del traffico tra automezzo e ferrovia ». E irrazionale sarebbe soltanto perché il rapporto tra la capacità di carico dei vagoni ferroviari e quella degli autocarri e rimorchi dimostrerebbe che la portata offerta dal parco ferroviario, rispetto al parco stradale, in Italia è minore che negli altri paesi europei.

Né accettabili mi sembrano le proposte dei relatori, secondo cui sarebbe necessario attuare una politica dei trasporti che, basandosi su un sistema cosiddetto « dirigistico » — e cioè ne « protezionistico del mezzo ferroviario », né « liberistico » — circoscrivesse la libera scelta dell'utente entro limiti ben ristretti, suggerendosi in pratica, ad esempio, che l'uso dell'autocarro venga scoraggiato per percorrenze superiori ai 150 chilometri. Ritengo che a controbattere una soluzione del genere basti semplicemente la sua enunciazione, di fronte alle conquiste della tecnica ed al progresso della motorizzazione.

Nessuno disconosce che mezzo ferroviario e mezzo stradale sono in concorrenza. Ma nessuno deve neppure disconoscere che l'uno e l'altro mezzo sono insostituibili per l'economia nazionale.

L'onorevole ministro dei trasporti, nel suo discorso a chiusura della discussione del bilancio dei trasporti al Senato, il 10 giugno di quest'anno, ha ancora una volta accennato alla « necessità di stabilire, tra i due settori (della strada e della rotaia), una atmosfera di conciliazione ». E tale fine è da conseguirsi garantendo « il razionale equilibrio — egli diceva — della ripartizione dei traffici ». Sono perfettamente d'accordo con lui e, perciò, penso che sia da respingere decisamente qualsiasi soluzione che non riconosca pieno ed incontrovertibile, all'autotrasporto di merci, il diritto di svolgere la sua attività senza alcuna di quelle limitazioni, assurde ed irrazionali, che da alcune parti vengono suggerite e che significherebbero innanzitutto il disconoscimento del progresso e della tecnica, nell'artificioso tentativo di creare, a favore di altri sistemi, posizioni veramente di privilegio e di monopolio.

È appena il caso di aggiungere che infondato è anche l'assunto dei relatori che i complessi industriali spadroneggiano, mantenendo i noli camionistici a livelli di fame e costringendo (addirittura !) le ferrovie dello Stato a scendere sul terreno competitivo con il ricorso alle tariffe concessionali.

Queste tariffe concessionali, il ministro lo sa benissimo, vengono, per contro, additate dagli autotrasportatori come strumento della spietata concorrenza alla strada da parte delle ferrovie dello Stato e per l'acquisizione da parte delle stesse di nuovi traffici a danno dell'autotrasporto.

Concludo come ho cominciato, cioè formulando l'augurio che l'autoveicolo resti un mezzo individuale, simbolo di progresso ed anche di libertà, e che nella guerra iniziativa privata-statalismo la vittoria arrida alla prima e nel modo più pieno. (*Approvazioni*).

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

PREZIOSI COSTANTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà limitato ad un problema specifico: il problema delle linee passive cosiddette a scarso traffico.

Il relatore di maggioranza al Senato sul bilancio dei trasporti, parlando delle passività del bilancio delle ferrovie e dei possibili rimedi, specificò che vi era un settore ove si poteva ottenere una decisa riduzione della passività del bilancio stesso a vantaggio anche di un miglioramento indiretto della economia di certe zone, con la eliminazione dei cosiddetti « rami secchi », ossia di quei tronchi ferroviari la cui passività di esercizio

— ripeteva quel relatore — è quasi sempre conferma della inutilità economica e sociale del servizio stesso. Ragionamento questo assai semplicistico, soprattutto quando detto relatore affermava che non bastava la buona volontà del ministro e dei suoi collaboratori; ma bisognava fare assegnamento in primo luogo sulla solidarietà e sul senso di responsabilità degli uomini politici, degli amministratori e dei parlamentari che, prima di assumere la difesa di qualcuno dei rami secchi, dovevano ascoltare il parere di tecnici seri, aggiungendo — lo stesso relatore — che bisognava bandire la demagogica giustificazione che una ferrovia anche gravemente passiva rappresenta sempre un vantaggio per la regione entro la quale opera, perché il disavanzo non viene sanato dalla gente del luogo, ma dallo Stato. Ed infine, provvedeva a stilare un elenco di linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a tre, che, rami secchi, bisognava tagliare per complessivi chilometri 4636.

Il nostro collega relatore di maggioranza alla Camera, invece, mi pare abbia posto il problema su di un piano più concreto e non così semplicistico e contraddittorio come si deve considerare quello del suo collega di maggioranza al Senato, poiché, pur confermando il solito ritornello di maniera, secondo cui una coraggiosa amputazione dei rami secchi sarebbe sufficiente a garantire il ritorno a condizioni di prosperità del bilancio ferroviario, riconosce senz'altro che, trasportato il problema dal piano teorico a quello applicativo, appare evidente che le particolari condizioni geografiche ed economiche del nostro paese consigliano moltissima cautela nell'attuazione di un piano di ridimensionamento della rete.

Noi, per conto nostro, come gruppo socialista, non ci opponiamo ad un indirizzo della politica ferroviaria verso l'eliminazione di rami secchi, ma affermiamo che, se occorre procedere alla sostituzione della rotaia con il più economico mezzo stradale, ciò debba avvenire soltanto quando le condizioni oggettive lo consentano e la rete stradale e l'economia della zona si prestino alle sostituzioni.

Ma, a parte tutto, bisogna indicare esattamente quali linee si vogliono abolire e le ragioni specificamente obiettive per ognuna di esse, e tener presente, come dice la nostra relazione di minoranza, che il nostro paese non dispone certo di molte ferrovie e che, per chilometro quadrato e per numero di abitanti, la nostra rete ferroviaria è la più bassa d'Europa,

per cui sarebbe ridicolo che noi addivenissimo *tout court* alla chiusura di circa 5 mila chilometri di strada ferrata.

L'onorevole ministro dei trasporti ed i suoi collaboratori non pensiamo possano, attraverso la chiusura delle cosiddette linee passive, volere creare ulteriori strozzature ed ostacoli che comprometterebbero per sempre le già scarse possibilità di sviluppo economico delle regioni depresse del nostro paese. Ma è sicuro l'onorevole ministro, sono sicuri i suoi collaboratori della direzione generale delle ferrovie che sia stato fatto il minimo necessario almeno per ridurre il *deficit* delle linee a scarso traffico e per dare ad esse ogni possibilità di risalire la corrente e rendere di più?

Non mi si accusi di provincialismo, se parlo di alcune linee a scarso traffico dell'Italia meridionale, esemplificando con riferimenti specifici le tesi di carattere generale esposte nella relazione di minoranza, circa la chiusura e la conseguente sostituzione delle linee passive.

Le evidenti deficienze ancora esistenti nelle comunicazioni del Mezzogiorno costituiscono notoriamente uno dei fattori strumentali da modificare attraverso nuovi miglioramenti per consentire l'auspicata rinascita delle regioni meridionali. Il problema che sovrasta ogni altro nel Mezzogiorno è quello del miglioramento e, logicamente, ogni ridimensionamento non può essere che conseguenza di esso. Abolire linee ferroviarie in zone che sono già deficienti, sia nel campo ferroviario sia in quello stradale, è un grave errore. se si considerano certi programmi di notevoli investimenti governativi per un maggiore sviluppo economico ed una più diffusa e concreta trasformazione agraria.

A parte specifiche considerazioni e motivi economici e sociali che possano rendere, in alcune zone, indispensabili il mantenimento ed il miglioramento del servizio ferroviario da parte dello Stato, non dimentichi l'onorevole ministro che vi è un punto da tener presente in maniera chiara ed è che la entità del *deficit* assai spesso viene influenzata in senso negativo dalle deprecabili condizioni in cui si trovano alcuni servizi.

La vecchia, dibattuta questione della concorrenza fra strada e rotaia non può essere risolta semplicisticamente con la soppressione di linee. Tale possibilità potrebbe esaminarsi solo per zone servite da una fitta rete di comunicazioni stradali e non certo, quindi, per le zone meridionali.

Esemplificando, desidero indicare la situazione in cui si trovano le due linee ferrate

della mia regione, l'Irpinia, cioè la linea Rocchetta Sant'Antonio-Avellino e la linea Benevento-Avellino-Mercato San Severino.

I binari di corsa su tutte le tratte in questione si trovano nelle condizioni esistenti al tempo di apertura di dette linee, cioè nell'anno 1878. Più precisamente le rotaie sono di primo tipo, in maggior parte consumate oltre il limite massimo, sì da non garantire la sicurezza dell'esercizio. Vi sono, in linea generale, rotaie da 6 metri, pochissime da 18 metri, contro quelle da 45 metri delle linee a grande traffico, per cui, spesse volte, anzi quasi sempre, non è consentita una velocità superiore ai 40 chilometri orari. Vi sono tratti di linea con poca o addirittura senza massicciata di pietrisco, dove spesso le rotaie poggiano su sola argilla, ponti quasi in rovina, scarsa ed insufficiente manutenzione di un armamento che, ripetiamo, è vecchissimo. Non si dotano le case cantoniere di acqua potabile per non spendere 5 mila lire per il relativo attacco e si continua a rifornirle con carri serbatoio che costano tante decine di migliaia di lire in più.

Sempre a titolo di esempio, voglio citare un altro fatto. Sono in servizio, sulla linea che ho ricordato, due treni a vapore, quelli che portano i numeri 2691 e 2692; se si considera che il costo di un treno a vapore prestante servizio nella zona indicata è di centomila lire al giorno, mentre il costo di una automotrice è di trentamila lire, si giunge alla conclusione che basterebbe sostituire i due treni a vapore con due automotrici (di gran lunga più veloci e più adatte al servizio) per avere un risparmio di esercizio annuo di oltre 50 milioni.

Per normalizzare l'esercizio di quella linea (e queste considerazioni valgono un poco per tutte le linee a scarso traffico dell'Italia meridionale) basterebbe curare la manutenzione reale dei binari, evitando certi rischi per i viaggiatori e certi maggiori danni all'esercizio, e rendere armonici e non contrastanti gli orari ferroviari, dando ai viaggiatori la possibilità di raggiungere facilmente i centri delle regioni viciniorie, come Napoli, Roma, Potenza e Bari, in modo da poter ritornare a casa nella stessa giornata.

Occorrerebbe inoltre evitare che passeggeri viaggianti su treni composti tutti da automotrici, provenienti da Rocchetta e diretti a Napoli e Roma, in arrivo ad Avellino, siano costretti a trasbordare. I treni in arrivo a Rocchetta da Avellino dovrebbero trovare subito il prosieguo per Foggia-Bari-Gioia del Colle e Potenza.

Dovrebbe infine essere restituita alle linee Rocchetta-Avellino e Benevento-Avellino-Napoli la concessione delle tariffe vicinali per il trasporto delle merci, bagagli, viaggiatori, godute dall'apertura dell'esercizio di dette linee fino al 1912, così come viene praticato per altre linee (Napoli-Caserta, Napoli-Castellammare e così via), istituendo inoltre quei biglietti a tariffa locale il cui bisogno è sentito soprattutto in zone a bassissimo reddito come l'Irpinia.

Questi suggerimenti non sono dettati da un deterioro provincialismo, ma sono ispirati dal desiderio di mostrare all'onorevole ministro e agli organi competenti del suo Ministero la strada attraverso la quale sarebbe possibile rendere più efficienti, riducendo almeno il passivo, certe linee a scarso traffico.

Al contrario, si arriva all'assurdo di concedere nella stessa zona cifre ingenti a linee in concessione per la creazione di modernissime e costose attrezzature, mentre si trascura quasi totalmente la necessaria manutenzione di alcune linee statali il cui *deficit* aumenta, non essendo gli impianti curati come si dovrebbe. E poi si parla di rami secchi da recidere, dimenticando che il mantenimento di certe linee è comunque consigliato da gravi ragioni economiche e sociali e dall'esistenza di certe reti stradali che, pur essendo statali, sono spesso lasciate in uno stato di pauroso abbandono.

Se il ministro Angelini facesse con me una gita in macchina sulle strade della mia o di qualche vicina provincia, non conserverebbe certo un lieto ricordo dell'invito e non mi serberebbe certamente gratitudine!

Allo stato dei fatti, se vi sono linee a scarso traffico, esse possono essere abolite o sostituite dalla stessa azienda statale solo nel caso in cui vi sia una efficiente rete stradale. Invece è proprio di ieri la notizia che il tracciato dell'autostrada Napoli-Bari deve passare per Benevento. La cosa è strana. Esiste nel nostro paese un ministro dei lavori pubblici che promette di adottare un certo tracciato che è quello voluto da tecnici del valore dell'ingegner Tocchetti, che all'ultimo momento è costretto (non so se a torto o a ragione) a subire la pressione di esponenti di alcuni partiti che oggi fanno parte della maggioranza del Governo, per cui si preferisce un tracciato non tecnicamente perfetto ad uno tecnicamente perfetto quale quello suggerito dall'ingegner Tocchetti. Così si vien meno, io penso, a quel ch'è il primo dovere di un ministro che diriga qualsiasi settore della pubblica amministrazione: essere aderente e

risolvere un problema di indole nazionale e non soltanto locale, tenendo fede, nel nostro caso, alle decisioni oneste, conseguenti dei tecnici che godono la fiducia dell'amministrazione. Invece, le conclusioni tecniche di questi ultimi sono tenute da parte e sono preferite altre soluzioni soltanto per motivi strettamente politici e per interferenze della stessa natura quanto mai condannevoli.

Ritornando al problema di indole generale, debbo confermare quello che è il punto di vista del nostro gruppo espresso chiaramente nella relazione di minoranza.

Il problema dei cosiddetti rami secchi, che si trascina stancamente e contraddittoriamente da anni e che, qualche volta, esplose con provvedimenti parziali e unilaterali, adottati dal Ministero dei trasporti con discutibili decisioni, va risolto in un solo modo: sottoporre al Parlamento un provvedimento organico che risolva il problema nella sua interezza, comprendendo anche le ferrovie in concessione e le autolinee di qualunque genere, poiché noi ci opporremo con la massima energia a che si adottasse un provvedimento parziale e limitato alle ferrovie dello Stato senza il proposito di sistemare tutto il settore dei trasporti ad impianti fissi.

Tutto ciò affermiamo nell'interesse generale del paese ed in particolare delle sue zone depresse. (*Applausi a sinistra*).

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

DI LEO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi sia consentito, in primo luogo, di esprimere al relatore, onorevole Frunzio, il più sentito compiacimento per la sua magnifica relazione che ha il merito di avere passato, sul piano tecnico ed economico, in rassegna le più importanti questioni che ancora agitano la politica dei trasporti in Italia. Sento altresì il dovere di dare atto al Governo del grande merito di avere realizzato la ricostruzione post-bellica e dello sforzo compiuto in questi ultimi anni per risolvere i gravi e pressanti problemi, in una ammirevole continuità di azione, che, per merito anche dell'elevata capacità e sensibilità politica del ministro Angelini e dei suoi più diretti collaboratori, ha consentito positive ed apprezzate realizzazioni.

Fra gli argomenti più importanti posti in evidenza dal relatore, in una necessaria sintesi, pare a me che meriti di essere approfondita la questione sulla convenienza del mantenimento del mezzo ferroviario, di fronte al regime competitivo imposto dagli altri mezzi di trasporto.

Il relatore afferma — ed io concordo pienamente che ancora oggi la ferrovia assicura quel raggiungimento di finalità sociali, economiche e militari, alle quali è connesso il progresso economico e la sicurezza del paese; e che in conseguenza la gestione ferroviaria non è soltanto un fatto economico.

Tale insopprimibile funzione sociale, prevalente su quella economica particolarmente nelle regioni depresse, trova magistrale conforto nei testi di diritto amministrativo, i quali concordemente affermano che l'esercizio diretto dei pubblici servizi è assunto dallo Stato indipendentemente da qualsiasi scopo finanziario e unicamente per un fine di utilità sociale.

Accertata la prevalenza sociale su quella economica nell'attività pubblica, il problema delle linee definite passive va esaminato con meditata comprensione, evitando le improvvisazioni che possono determinare delle apprensioni e che destano certamente un serio allarme nelle popolazioni interessate.

A proposito della progettata soppressione di alcune linee ferroviarie della Sicilia (tra cui le linee Siracusa-Canicatti; Noto-Pachino; Caltagirone-Valsavoia; Castelvetro - Agrigento; Roccapalumba-Porto Empedocle; Canicatti-Caltanissetta Xirbi; Canicatti-Aragona Caldare; Magazzolo-Lercara bassa-Filaga-Palazzo Adriano), soppressione che venne tempestivamente smentita dal responsabile intervento del ministro Angelini, si ravvisa l'opportunità di un migliore ordinamento di detti servizi, perché, nel quadro di una più adeguata e moderna attrezzatura ferroviaria che elimini la lentezza snervante di alcuni treni e l'estenuante attesa delle soste e coincidenze, possano conseguirsi quei risultati che servano a rendere meno onerose le attuali passività di gestione.

Ed entro in argomento, affermando che è bene procedere all'eliminazione di eventuali rami secchi solo quando e dopo che tutte le cure siano state apprestate, dopo che tutti gli espedienti siano stati sperimentati, affinché il ramo possa riprendere la sua vivezza, la sua fertilità, e restare vivo e vitale.

Affermare che è secco un ramo che può essere reso fertile, procedere alla sua eliminazione arrecando un grave nocumento al patrimonio statale e agli interessi dei cittadini, non appare e non è atto di saggia amministrazione.

Ed è certamente a conoscenza dell'onorevole ministro che la vasta regione delimitata ad est dalla ferrovia Fiumetorto-Roccapalumba-Porto Empedocle e ad ovest dalla fer-

rovia Alcamo-Castelvetrano, comprendente la maggior parte dei territori delle province di Agrigento e di Palermo e alcuni comuni di quella di Trapani, è servita attualmente da comunicazioni ferroviarie estremamente lente ed insufficienti.

A parte la linea litoranea tirrenica, essa pure inadeguata alle necessità, ad eccezione del breve tratto a doppio binario da Termini Imerese ad Altavilla, e periferica rispetto alla zona considerata, detta zona è servita attualmente solo da tre linee a scartamento ridotto: Castelvetrano-Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle (chilometri 123); Ribera-Magazzolo-Filaga-Lercara Bassa (chilometri 67), con la diramazione Filaga-Palazzo Adriano (chilometri 14); Castelvetrano-Partanna-Salaparuta (chilometri 28,500).

Vi sarebbero pure altre due ferrovie anche esse a scartamento ridotto, la Palermo-Corleone-San Carlo-Burgio-Salaparuta; e la Palermo-Monreale-Piana degli Albanesi-Camporeale, ma la prima di queste, di chilometri 157, è stata chiusa all'esercizio il 1° febbraio di questo anno, mentre l'altra (di chilometri 65), per quanto interamente costruita abbastanza di recente, come sede e fabbricati, non è mai stata completata con l'armamento e quindi mai aperta all'esercizio.

Le tre ferrovie oggi funzionanti, ove fossero razionalmente ammodernate secondo i criteri adottati per le linee secondarie della Sardegna, potrebbero servire abbastanza bene molte comunicazioni principali della zona e raccogliere inoltre un notevole volume di traffico locale. Ma attualmente il loro servizio lascia troppo a desiderare, sotto molti aspetti, perché le popolazioni possano utilizzarle secondo le proprie necessità; e di conseguenza esse non apportano alle regioni attraversate quei benefici che potrebbero dare, e nello stesso tempo non ottengono, ovviamente, che una minima parte di quegli introiti sui quali potrebbero invece contare disimpegnando un servizio adeguato alle esigenze moderne, come in effetti consentirebbero le caratteristiche tecniche dei loro tracciati.

Prima di sottolineare la particolare importanza sociale di queste linee e la necessità e la convenienza di un loro ammodernamento, cui deve provvedersi con la massima urgenza possibile, credo opportuno ricordare che il piano regolatore delle ferrovie, pubblicato nel 1953 dal Ministero dei lavori pubblici, prevedeva nuove importanti opere per questa zona, al fine di dotarla di una rete ferroviaria che le avrebbe consentito prospettive di sviluppo economico ben diverse dalle attuali.

Secondo tale piano, avrebbero dovuto qui realizzarsi le seguenti opere ferroviarie: costruzione della nuova ferrovia a scartamento normale Marcatobianco-Prizzi-Corleone-Camporeale-Alcamo, destinata a costituire una nuova arteria diretta fra Catania e Trapani, senza toccare Palermo; costruzione della ferrovia Burgio-Ribera, a scartamento ridotto, quale completamento della linea Palermo-Corleone-Burgio fino alla costa del canale di Sicilia; completamento della ferrovia a scartamento ridotto Palermo-Monreale-Piana degli Albanesi-Camporeale e costruzione del tronco Camporeale-Salaparuta; trasformazione a scartamento normale, su nuovo tracciato, della linea Castelvetrano-Porto Empedocle.

Di tutto questo programma niente purtroppo è stato realizzato; non solo ma si sono fatti addirittura grandi passi indietro, diminuendo la rete esistente del 42 per cento, con la soppressione dei tronchi Palermo-Burgio (che avrebbe dovuto essere invece prolungato a Ribera), San Carlo-Salaparuta e Santa Ninfa-Salemi (quest'ultimo anche smantellato).

Se non fosse stato per la decisa reazione della popolazione interessata, anche i tronchi Salaparuta-Castelvetrano, Lercara-Magazzolo-Ribera e Filaga-Palazzo Adriano sarebbero stati già soppressi e, in un secondo tempo, anche la linea Castelvetrano-Porto Empedocle sarebbe seriamente minacciata.

Di fronte a simili propositi è venuto il momento di dire con assoluta fermezza che occorre porre un freno a questa metodica spoliazione del patrimonio ferroviario siciliano, attuata particolarmente ai danni di quelle zone più depresse che avrebbero il massimo bisogno di efficienti infrastrutture ferroviarie per lo sviluppo delle attività commerciali e industriali, nonché del turismo. In questa zona dovrebbe esservi oggi una estesa ed efficiente rete ferroviaria: se niente di quanto era stato deliberato è stato fatto e se non si vuole proprio lo spopolamento e l'ulteriore regresso economico di tutta la zona, almeno ciò che già esiste deve essere assolutamente conservato e potenziato. Guardiamo, infatti, per un momento a ciò che è avvenuto nel frattempo fuori della nostra isola, per esempio, in Sardegna.

Nella relazione al piano regolatore delle ferrovie, la maggior parte delle ferrovie secondarie della Sardegna erano state definite « inutili, antieconomiche e sempre più avulse dal quadro generale dei traffici ferroviari » e ne era stata, quindi prevista la soppressione. In seguito, per l'attivo interessamento del

governo regionale sardo e delle aziende concessionarie, l'86,60 per cento di questa rete è stata ammodernata e solo il 13,40 per cento è stato soppresso; mentre in Sicilia, dove si dovevano invece costruire altre linee, è stata chiusa al traffico già quasi la metà della rete (47,5 per cento), si minacciano ulteriori soppressioni e non è stato adottato nessun provvedimento di ammodernamento, salvo l'immissione di un gruppo di automotrici, di tipo abbastanza infelice, su alcune linee: solo per la ferrovia circumetnea si parla oggi di un ragionevole programma di potenziamento.

Riconosco che in questa disparità di trattamento vi sono state anche responsabilità della stessa regione siciliana, la quale fino ad oggi, a differenza della regione sarda, ha dimostrato di non rendersi sufficientemente conto dell'importanza di queste linee secondarie e della necessità del loro ammodernamento: forse per un errato pregiudizio consistente nel credere che queste ferrovie, anche se ammodernate, non potessero offrire al pubblico quelle caratteristiche di convenienza e celerità richieste dall'intensità della vita moderna.

Alla formazione di questo pregiudizio hanno contribuito non poco le stesse ferrovie dello Stato col mantenere fino a poco tempo fa i servizi ferroviari delle linee secondarie del compartimento siciliano ad un livello nient'affatto confortevole, aggiungendo alla pessima qualità dei servizi l'esosità della limitazione delle classi, sì che fino a poco tempo addietro si effettuavano treni di sola prima con materiale che altrove sarebbe stato considerato scadente anche per la terza; ed in particolare il servizio sulle linee secondarie è stato sempre trascurato, senza mai curare una qualsiasi ricerca del traffico. Anche l'adozione delle automotrici, per altro limitata ad alcune linee, non poté dare che risultati limitati perché fu tralasciato ogni altro provvedimento di ammodernamento e di riorganizzazione delle linee stesse e si limitò la velocità massima a soli 45 chilometri all'ora, quando su ferrovie in concessione con caratteristiche tecniche analoghe si raggiungono i 90 chilometri orari. Del resto, errate prevenzioni del genere contro le ferrovie a scartamento ridotto sono abbastanza diffuse in tutta Italia. Esse sono notoriamente alimentate da concreti e potenti interessi industriali, che diedero luogo anni orsono, come tutti ricorderanno, ad attacchi abbastanza violenti contro il piano di ammodernamento delle ferrovie sarde, del quale da più parti incauti profeti dissero e scrissero che sarebbero stati miliardi sprecati perché

il pubblico avrebbe disertato anche i servizi ferroviari rinnovati, preferendo i mezzi su strada.

La risposta a tali affermazioni è venuta oggi nella forma più autorevole e indiscutibile dai risultati di questo ammodernamento, i quali hanno superato le più ottimistiche previsioni e da essi si possono trarre ora conclusioni di validità generale che impongono di riesaminare interamente la politica fino ad oggi seguita nei confronti delle linee secondarie siciliane.

Sulla ferrovia Sassari-Alghero esercitata nel 1957 con trazione a vapore e dal maggio 1958 con automotrici *Diesel* i viaggiatori dal 1° giugno al 31 dicembre sono passati dagli 87 mila 733 del 1957 ai 270 mila 271 del 1958 e ancor più sono cresciuti gli introiti relativi da lire 5 milioni 913 mila a 23 milioni 157 mila lire. Tutto questo con un ammodernamento parziale, mancando ancora i locomotori *Diesel* elettrici per effettuare i treni di massa a prezzi popolari che consentiranno di incrementare molto di più il traffico viaggiatori, e permanendo ancora con la stessa intensità le autolinee integrative, le quali però hanno visto il proprio traffico diminuire spontaneamente da 120.500 a 70.760 viaggiatori, e i relativi introiti circa dimezzati. A questi elementi di fatto le ferrovie dello Stato, e in particolare la direzione compartimentale di Palermo, potrebbero obiettare di aver tentato anch'esse una specie di ammodernamento delle linee secondarie siculo con l'introduzione di automotrici *Diesel*, ma di non aver ottenuto risultati analoghi, pur avendo conseguito un notevole aumento e miglioramento del traffico.

In aggiunta a quanto detto prima sull'argomento, mi piace qui riferire le conclusioni a cui giunge l'autore della relazione sulle ferrovie sarde, persona quanto mai autorevole in quanto direttore regionale per la Sardegna dell'ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Egli scrive testualmente: « Non vi può essere alcun dubbio sull'esito finale favorevole sotto ogni aspetto dell'ammodernamento delle ferrovie concesse all'industria privata in Sardegna, e chi scrive queste note ritiene che i risultati favorevoli dianzi esaminati siano stati determinati soprattutto dalla felice scelta delle caratteristiche tecniche del nuovo materiale mobile, che accoppia tutte le qualità di snellezza nel servizio, rapidità di marcia e comodità per il pubblico. Un risultato concreto si può ritenere raggiunto con l'ammodernamento compiuto sulle linee suddette,

e cioè quello di determinare nelle zone servite un risveglio di attività sopite, un riavvicinamento del pubblico ai servizi ferroviari, una rinnovata fiducia nell'utilità dei mezzi ad impianti fissi, soprattutto quando essi si svolgono in zone povere di strade e con la motorizzazione privata non molto sviluppata». Sono parole che valgono perfettamente per la formulazione di un giudizio sulle ferrovie secondarie sicule e per individuare alcuni errori commessi fino ad oggi.

Ciò premesso, credo opportuno entrare nel vivo dei problemi specifici che intendo trattare, cominciando da quello che nel momento attuale riveste una maggiore importanza e urgenza per la mia zona: la conservazione e l'ammodernamento della ferrovia Lercara - Bivona - Magazzolo - Ribera, con la relativa diramazione da Filaga per Prizzi e Palazzo Adriano. Questa ferrovia è l'unica, fra quelle ancora in esercizio della rete siciliana, che non abbia mai beneficiato di alcun miglioramento: il servizio è sempre stato disimpegnato dai treni a vapore, con velocità commerciali che è poco definire ridicole. Nessun servizio di automotrici vi è mai stato effettuato: mi risulta che vi fu solo fatta transitare due o tre volte in prova, alcuni anni or sono, solo una delle motrici del gruppo «60 Fiat» (in uso sulla linea Castelvetro-Agrigento), ma l'esperimento non ebbe poi seguito, forse non adattandosi tali macchine alle caratteristiche della linea o non essendovene una disponibilità sufficiente per il servizio.

È cosa nota che la trazione a vapore è ormai superata ovunque, ma su una linea con forti pendenze, come questa, i difetti di tale sistema si accentuano ancora di più, determinando costi di esercizio iperbolici e rendimenti minimi, quindi risultati tecnici scadentissimi e risultati economici disastrosi, non potendosi ovviamente pretendere che la popolazione trovi ancora rispondenti alle proprie necessità trenini a vapore che realizzano velocità commerciali inferiori ai dieci chilometri orari.

Come se ciò non bastasse, vengono adottati orari contrari ad un elementare principio di buonsenso, che impone, per qualunque servizio, prima di tutto, la istituzione di una corsa che scenda dalla campagna verso la città nelle prime ore del mattino e che consenta il ritorno dalla città nel pomeriggio. Qui invece i viaggiatori che da qualunque centro della zona servita volessero adoperare la ferrovia per raggiungere il capoluogo della regione, sbrigarvi alcuni affari o pratiche

negli uffici, e rientrare quindi a domicilio, dovrebbero complessivamente impiegare tre giorni. Sembra incredibile, quando si pensi che la distanza è di poco superiore ai 100 chilometri; ma basta consultare un orario per convincersene.

Né si pensi che queste assurde percorrenze derivino dalle cattive condizioni della linea, da binari dissestati o da curve troppo strette. Niente di tutto questo, perché la linea ha un binario in ottime condizioni, ancora quasi nuovo, e un tracciato che consente ben altri risultati. Vi sono soltanto alcuni tratti a cremagliera, ma con pendenze limitate al 75 per mille, percorribili da automotrici di tipo adatto, con semplice aderenza, senza necessità di speciali dispositivi a ruota dentata. Basti ricordare, come esempio, la ferrovia del Bernina, che ha lunghi tratti con il 70 per mille di pendenza, senza cremagliera, e traina senza difficoltà convogli con vetture rimorchiate, anche con neve alta e ghiaccio.

È questione di buona volontà e di interesse: qui invece tutto va alla deriva, perché alla sede compartimentale di Palermo non si vuol vedere altra soluzione che la soppressione della linea, soppressione che solo la ferma reazione della popolazione della zona e la comprensione dell'onorevole ministro hanno potuto scongiurare nello scorso mese di aprile.

In queste condizioni, non ha senso parlare di risultati economici o constatare che il coefficiente di esercizio è salito alle stelle: e non si può dire certo che non vi siano state e non vi siano tuttora sollecitazioni da parte dei comuni e degli altri enti, perché si facciano almeno orari che, pur con i mezzi attuali, possano in qualche modo rendere utilizzabile la ferrovia per il pubblico.

Faccio qui appello alla comprensione dell'onorevole ministro, perché sia riconosciuta la particolare importanza sociale di questa linea che collega con Palermo e con le comunicazioni per il continente l'importante zona di Ribera, ricca di prospettive di sviluppo, e numerosi centri interni delle province di Agrigento e Palermo, i quali da un efficiente collegamento ferroviario trarranno un forte impulso per la loro economia, oggi particolarmente depressa.

Desidero sottolineare come l'ammodernamento di questa ferrovia importi una spesa minima, riguardante essenzialmente nuovo materiale rotabile, perché, come ho già detto, gli impianti sono in buonissimo stato e pochi lavori di manutenzione straordinaria basteranno per consentire ad automotrici di tipo adatto di realizzarvi velocità commerciali

sufficientemente elevate. La spesa principale riguarda l'acquisto di cinque automotrici, necessarie per assicurare un programma di esercizio di cinque coppie di corse sull'intero percorso: Ribera-Magazzolo-Filaga-Lercara Bassa e sulla diramazione Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano, più una sesta coppia locale ed alcune corsette fra Lercara Bassa e Lercara centro; programma che è stato studiato da tecnici competenti e che può considerarsi pienamente soddisfacente per le esigenze della zona. In aggiunta occorrerebbe un locomotore *Diesel* di sufficiente potenza per il trasporto merci, insieme con alcuni carrelli trasbordatori per il servizio diretto con i carri merci a scartamento normale.

Trattando questo particolare aspetto del problema, ho voluto sottolineare la necessità di un pronto intervento dello Stato che valga a placare le ansie della popolazione interessata, tanto più che l'intero costo di questo ammodernamento si viene a recuperare nel giro di due anni.

Occorre considerare, onorevole ministro, che trattasi della zona più depressa del nostro paese, ed io sono sicuro che ella vorrà tenere conto del particolare disagio economico, che genera purtroppo evidenti riflessi negativi sul piano sociale.

Tutto ciò considerato, richiedo all'onorevole ministro dei trasporti precise garanzie circa la conservazione e il sollecito ammodernamento della ferrovia Ribera-Magazzolo-Filaga-Lercara Bassa, con la relativa diramazione da Filaga per Palazzo Adriano, che ne è complemento indispensabile; e chiedo che nel più breve tempo possibile sia sperimentata su questa linea almeno una automotrice *Diesel* elettrica del tipo adottato dalle ferrovie complementari della Sardegna, che mi risulta essere quello più rispondente tecnicamente ed economicamente alle necessità dell'esercizio su questa linea, anche per la sicurezza data dalla frenatura elettrica sui tratti di massima pendenza. Si potranno così avere interessanti indicazioni dai risultati pratici dell'esperimento, che consentiranno di mettere a punto i diversi accorgimenti per l'ammodernamento, specialmente in relazione ad eventuali modifiche che si dimostrassero opportune per adattare meglio il modello sardo alle diverse caratteristiche di queste ferrovie.

In attesa di ciò, propongo che si provveda subito a ristudiare l'orario vigente sulla linea con gli attuali treni a vapore, per adeguarlo almeno alle proposte recentemente avanzate dai comuni e comitati della zona.

Un altro problema la cui soluzione non può essere ulteriormente rimandata, e del quale mi occupai sin dall'inizio della prima legislatura, è quello della trasformazione a scartamento ordinario della ferrovia ridotta Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, di cui è molto sentita la necessità per l'intenso traffico che si svolge in quella zona. La commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie riconobbe la utilità della trasformazione e ne propose la inclusione nel piano regolatore.

La linea Porto Empedocle-Castelvetro è l'unica linea litoranea che percorra l'intera fascia costiera e che legghi il capoluogo con tutti i comuni rivieraschi della provincia, e quindi con Trapani. La posizione preminente che il porto di Porto Empedocle andrà assumendo come centro di convergenza della produzione industriale dovuta ai grandi impianti della Montecatini a Campofranco e Porto Empedocle; il generale risveglio della zona interessata ai grandi comprensori agricoli del Carboi, del Magazzolo e del Verdura e degli altri settori economici sarebbero contrastati e mortificati dalla situazione di carenza di rapide vie di collegamento e di irrigamento.

I comprensori citati del Carboi, del Magazzolo e del Verdura coprono una superficie coltivabile di circa 11 mila ettari. Valutando in 10 tonnellate per ettaro la produzione ortofrutticola di questa zona, la produzione annua è valutabile in circa 100 mila tonnellate, con un impegno di circa 15 mila carri ferroviari all'anno per il trasporto verso le zone di utilizzazione e conservazione.

Non v'è quindi alcun dubbio sull'utilità di trasformare detto tratto, portandone lo scartamento a parità della rete principale. Con tale provvedimento saggio, e che sarebbe dovuto balzare evidente sin dall'atto della progettazione, si verrebbe a completare lo anello di linea a scartamento normale che attraverso le coste cinge tutta l'isola.

I vantaggi che ne deriverebbero risultano evidenti. I ministri che si sono succeduti nella direzione del dicastero competente e da me ripetutamente interessati, hanno sempre convenuto sulla opportunità di tale trasformazione, ma hanno anche opposto che la limitatezza degli stanziamenti annuali non consente di affrontare la spesa occorrente.

Di fronte all'indiscutibile esigenza di migliorare radicalmente un servizio oggi del tutto insufficiente e alla materiale realtà di una spesa indubbiamente molto ingente

per realizzare l'intero programma di trasformazione a scartamento normale previsto dal piano regolatore, io invito l'onorevole ministro a sollecitare dal collega dei lavori pubblici che si provveda intanto alla trasformazione per il tronco Castelvetro-Menfi-Sciacca, che è il più importante e quello che presenta minori difficoltà, disponendo nel contempo che per il tronco Sciacca-Ribera-Porto Empedocle si predisponga un piano di graduale esecuzione del progetto attraverso progressive rettifiche della linea esistente, sostituendo per prima cosa la rotaia da 27 chilogrammi per metro lineare con le nuove di tipo più pesante previsto per la linea a scartamento normale, per rafforzarne intanto l'armamento e potervi quindi già aumentare notevolmente la velocità, e quindi spostando via via sui tratti di nuova sede questo armamento così rinnovato in modo da accentuare sempre il miglioramento fino alla trasformazione completa del tracciato, la quale richiederà necessariamente un certo numero di anni. A questo punto resterebbe solo da modificare l'armamento con la sostituzione delle traverse per avere la linea a scartamento normale.

Seguendo questo criterio, si eviterà di lasciare inutilizzate per lungo tempo le nuove opere, ben sapendosi quanto generalmente finiscano col durare lavori di questo genere e considerando come sarebbe dannoso restare per tutto questo tempo con il servizio allo stato attuale; tanto più che di opere ferroviarie inutilizzate ne abbiamo già troppi esempi in Sicilia.

Riguardo ai provvedimenti immediati chiedo all'onorevole ministro di voler dotare subito questa linea di carrelli trasbordatori, che vi consentano il transito dei carri merci a scartamento normale, per dare fin da ora la possibilità a tutta la regione attraversata dalla ferrovia di fruire del servizio merci diretto, di cui si avvantaggeranno particolarmente i prodotti ortofrutticoli destinati all'esportazione, i quali risentono oggi i maggiori danni da quel trasbordo intermedio che verrebbe così eliminato. Data l'estrema esiguità della spesa non credo che possano esservi difficoltà ad accogliere questa mia richiesta.

Per completare il potenziamento immediato dal servizio merci richiedo anche l'acquisto di almeno due o tre locomotori *Diesel* elettrici di notevole potenza, sul tipo di quelli adottati in Sardegna, i quali, sommati ai due che ho prima raccomandato per la linea Ribera - Magazzolo - Lercara, consentirebbero praticamente di far scomparire la trazione a

vapore, conseguendo così anche una grandissima economia.

In relazione ad importanti opere di bonifica in corso di realizzazione nella regione dell'alto Belice, che determineranno un rapido processo di evoluzione nell'economia di tutta la zona e nuove correnti di traffico soprattutto nel settore delle merci, invito l'onorevole ministro a voler disporre che non si proceda allo smantellamento degli impianti fissi delle ferrovie Palermo-Corleone-San Carlo e Burgio-Salaparuta, tenuto conto che i motivi di carenza di traffico che, insieme con le deficienze di gestione, hanno determinato il provvedimento di soppressione delle suddette ferrovie, potrebbero non sussistere più entro un tempo relativamente breve. Non si deve pertanto pregiudicare un possibile riesame di una decisione che ha provocato un grave disagio nella popolazione di molti paesi e un vivo risentimento nell'opinione pubblica delle tre province interessate.

Rivolgo analoga richiesta per le linee Agrigento-Naro-Licata e Naro-Canicattì, per gli stessi motivi ed anche in relazione ad alcuni studi in corso per un piano di generale riassetto delle comunicazioni ferroviarie dell'agrigentino, la cui struttura attuale, creata in una situazione di economia assai diversa da quella che si sta profilando per un prossimo avvenire, risulta poco rispondente alle nuove necessità della zona.

Poiché ho prima accennato ad impianti ferroviari rimasti inutilizzati, vorrei ricordare fra questi la ferrovia Canicattì-Sommatino-Riesi-Caltagirone, già interamente costruita fino a Riesi (salvo l'armamento) con ingenti investimenti impiegati nelle numerose e impegnative opere d'arte che si incontrano sul tracciato.

La commissione per il piano regolatore delle ferrovie aveva riconosciuto la necessità di completare questa linea, anche con relativa urgenza, tanto da dare la precedenza a tale opera in confronto ad altre, fra cui la stessa trasformazione della Castelvetro-Porto Empedocle.

Il collegamento Canicattì-Caltagirone avrebbe infatti grande utilità, sia come comunicazione regionale sia per servire numerosi grossi centri, quali Delia, Sommatino, Riesi, Mazzarino — oggi completamente tagliati fuori dalla rete ferroviaria — nonché le importanti miniere della zona, i cui trasporti di minerali di estrazione potrebbero vantaggiosamente effettuarsi con questa ferrovia la quale apporterebbe anche nuovo traffico alle linee limitrofe.

È vero che il problema riguarda essenzialmente il Ministero dei lavori pubblici, ma è comunque richiesto un parere favorevole del Ministero dei trasporti: e se riconosco che può essere giusto dedicare prima i maggiori sforzi, nel momento attuale, all'ammodernamento delle linee già in esercizio, al fine di consolidare l'ossatura ferroviaria dell'isola e risanare situazioni gravemente deficitarie per inadeguatezza di mezzi, tuttavia raccomando che anche questa linea non venga dimenticata, perché rappresenta un elemento necessario nella maglia delle comunicazioni siciliane e perché sarebbe un grave errore che un così grande patrimonio di opere dovesse disperdersi senza essere mai stato utilizzato.

Altrettanto può dirsi per la ferrovia Palermo-Monreale-Piana degli Albanesi-Sancipirello-Camporeale, la quale potrebbe ora assumere funzioni di importanza ben superiore a quelle per cui fu costruita, specificamente per il primo tronco: infatti dando a questa linea, per il servizio viaggiatori, una penetrazione sotterranea nella città di Palermo, in luogo dell'allacciamento alla stazione di Lolli (che resterebbe per il servizio merci), detta ferrovia potrebbe funzionare come linea metropolitana a forte traffico, servendo gran parte delle zone periferiche urbane e suburbane di una città di 550.000 abitanti per il collegamento comodo e veloce con il centro; nello stesso tempo si realizzerebbe con essa un percorso di circonvallazione, a mezza costa, della Conca d'Oro di grandissimo interesse turistico. Verrebbe così valorizzato un complesso di opere, altrimenti destinato a restare improduttivo, dotando la città di Palermo di un servizio la cui necessità comincia ad essere seriamente sentita, data l'entità della popolazione, l'esigenza di un decentramento di nuovi quartieri e la carenza sia di buoni trasporti pubblici sia di una maglia stradale urbana rispondente alle necessità del traffico di automezzi pesanti.

Prima di concludere questo mio intervento, non posso non ricordare, sia pur brevemente dato il poco tempo a disposizione, la necessità del potenziamento delle principali comunicazioni interne della Sicilia, costituite dalla ferrovia Catania-Caltanissetta Xirbi-Fiumetorto-Palermo, con le due diramazioni Roccapalumba-Porto Empedocle e Caltanissetta-Canicatti-Agrigento, riservandomi di ritornare sulla questione con maggiore ampiezza in una prossima occasione.

Queste tre linee debbono assolutamente essere elettrificate entro poco tempo, perché

sui loro tracciati estremamente accidentati solo con la trazione elettrica si potranno realizzare prestazioni soddisfacenti e velocità commerciali elevate.

Un calcolo economico per queste elettrificazioni non deve tener conto del traffico attuale di queste linee, ma di quello che vi si verificherà in un prossimo avvenire, sia in relazione al crescente sviluppo dell'economia siciliana e dei trasporti industriali nell'isola, sia in conseguenza dei grandi miglioramenti che deriveranno dall'esercizio a trazione elettrica.

Faccio presente, in particolare, che proprio quella linea che delle tre è oggi la meno ricca di traffico, la Roccapalumba-Porto Empedocle, vede ora aprirsi nuove prospettive nel settore dei traffici merci a causa della costruzione del nuovo stabilimento della società Montecatini a Campofranco, il quale entrerà in funzione nel 1960 per la lavorazione dei sali potassici: da esso usciranno verso Porto Empedocle, per l'esportazione in tutto il bacino mediterraneo, 600.000 tonnellate all'anno di prodotti.

Le nuove attività minerarie di questa parte della Sicilia determineranno complessivamente un movimento di merci, avviate dall'entroterra a Porto Empedocle, dell'ordine di 1.200.000 tonnellate all'anno, con un movimento annuale di circa 85.000 carri.

La trazione elettrica consentirà alla ferrovia di effettuare questi trasporti con spesa assai minore, e quindi di poter far fronte assai più facilmente e con maggiore utile alla concorrenza stradale.

Chiedo pertanto che almeno nel secondo piano quinquennale delle ferrovie sia iscritta, con precedenza assoluta sulle altre linee, l'elettrificazione dei tronchi suddetti, che è sollecitata da motivi tecnici, economici e sociali.

Onorevole ministro, concludo esprimendo la mia personale certezza che questi problemi (già studiati ed approvati dai tecnici, agitati da tutti i settori della Camera e particolarmente dal gruppo della democrazia cristiana e da me che vivo in quella zona, problemi la cui soluzione ho voluto prospettare sul piano di una realtà sociale che occorre al più presto modificare, se si vuole seriamente la rinascita delle zone depresse) saranno affrontati e risolti assicurando la vigile presenza dello Stato, che, per essere moderno, deve prescindere da considerazioni di ordine strettamente economico. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo ha ritirato la richiesta di rimessione all'Assemblea dei seguenti provvedimenti, che rimangono pertanto assegnati alla I Commissione in sede legislativa:

« Norme per l'avanzamento a direttore di sezione e direttore di divisione » (821);

TROISI: « Norme integrative delle disposizioni transitorie contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, per l'avanzamento a direttore di sezione e a direttore di divisione delle carriere direttive » (100);

PITZALIS ed altri: « Modifica alle norme sulla promozione dei direttori di divisione e direttori di sezione e qualifiche equiparate delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato » (999);

CASALINUOVO e **BOZZI:** « Modifica dell'articolo 368 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (268);

NAPOLITANO FRANCESCO: « Norme integrative alle disposizioni contenute nei decreti del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 4, e 10 gennaio 1957, n. 3, per l'avanzamento in soprannumero degli impiegati dichiarati idonei nei concorsi per esame speciale » (287);

PITZALIS: « Organici degli ispettori di divisione del Ministero della pubblica istruzione e dei provveditori agli studi » (392);

PIERACCINI ed altri: « Estensione delle disposizioni di cui alla legge 16 maggio 1956, n. 494, ai direttori di divisione ed agli ispettori generali e qualifiche equiparate delle amministrazioni centrali dello Stato » (535);

QUINTIERI ed altri: « Estensione delle disposizioni di cui alla legge 16 maggio 1956, n. 494, ai direttori di divisione ed agli ispettori generali e qualifiche equiparate delle amministrazioni dello Stato » (866).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Ho chiamato a far parte della Commissione di vigilanza sulla biblioteca della Camera, prevista dall'articolo 142 del regolamento, i deputati: Angioy, Ermini e Seroni e i deputati questori Buttè e Marotta.

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA, Segretario, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere in base a quali disposizioni di legge o in base a quali criteri il competente ufficio del Sottosegretariato dello spettacolo abbia disposto l'espunzione dal numero 13 del giornale cinematografico *Ieri, oggi, domani*, diretto da Gualtiero Jacopetti, la sequenza riguardante l'annunciatore della T.V. Riccardo Paladini, illustrata dal seguente commento: « Parte in un certo senso anche Riccardo Paladini, l'uomo che il pubblico del Telegiornale aveva ascoltato ogni sera dal dicembre del 1954. L'hanno licenziato — si dice — per una questione di orario. Ma guarda un po' questa televisione! Una volta tanto che le capita una faccia simpatica, la manda via! ». (1727)

« MALAGODI, BARZINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della sanità, per sapere se sia stata considerata la eventualità, come ritengono autorevoli studiosi, che le esplosioni atomiche del Sahara abbiano gravi conseguenze radioattive sulle popolazioni meridionali del nostro paese e particolarmente su quelle della Sicilia;

se siano a conoscenza dello stato di seria preoccupazione di quelle popolazioni e se non intendano prendere le necessarie iniziative perché vengano evitati gli eventuali dannosi effetti che si avrebbero come conseguenza delle esplosioni atomiche.

(1728) « CALAMO, GAUDIOSO, MUSOTTO, GATTO VINCENZO, MOGLIACCI, ANDÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se risponde a verità che l'onorevole Carmine De Martino — sottosegretario agli esteri — avrebbe affermato in una pubblica riunione che a Pontecagnano — Salerno — (ove sono state tenute le elezioni il 7 giugno 1959) doveva essere eletto sindaco solo ed esclusivamente il geometra Del Mese, e che, se ciò non fosse avvenuto, egli avrebbe fatto sciogliere il consiglio comunale ed avrebbe richiesto al prefetto di Salerno la nomina dello stesso Del Mese a commissario prefettizio.

(1729) « ANGRISANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno, per sapere se sono a conoscenza dei

metodi antidemocratici instaurati nella fabbrica O.M.I.T.A. di Albate da parte del titolare, che è cittadino di nazionalità svizzera.

« La direzione dell'O.M.I.T.A., in ispregio alla Costituzione italiana ha minacciato, e messo in atto, per rappresaglia la serrata di un reparto se i lavoratori avessero sospeso il lavoro per le due ore di sciopero proclamato.

« Tale direzione applica una insostenibile pressione fiscale con multe e penalità, senza motivi giustificabili tanto da generare continue agitazioni e vertenze.

« Nel regolamento interno, imposto senza trattative, si leggè all'articolo 5: " Nessuno operaio può abbandonare il proprio posto di lavoro... se non per necessità attinente al suo lavoro. Verificatasi la necessità... dovrà munirsi di un distintivo... Tale distintivo dovrà essere richiesto per qualsiasi motivo uno si trova nel bisogno di abbandonare il proprio posto di lavoro ". Con tale disposizione ogni lavoratore che ha determinati bisogni... deve munirsi di distintivo " che dovrà essere portato in modo ben visibile ", e quindi richiesto al " capo reparto " previa dichiarazione del fine al quale il distintivo serve.

« All'articolo 10 si legge " la direzione ha la facoltà di far controllare in ogni momento dal proprio medico di fiducia, la malattia del dipendente che, quindi ha l'obbligo di essere reperibile in ogni momento ". Ciò significa che le disposizioni del medico di fiducia del lavoratore, non sono tenute in nessun conto dalla ditta la quale, con tali disposizioni, preclude all'ammalato ogni sortita di casa anche quando questa è stata prescritta.

« All'articolo 16 si legge " ciò fermo restando, compito fondamentale della commissione interna deve essere quello di concorrere al mantenimento dei migliori rapporti fra maestranze e direzione ". È chiaro che la direzione dell'O.M.I.T.A. considera la commissione interna uno strumento per suo uso e consumo non un organismo delle maestranze.

« Ed infine, con aperta violazione dei diritti del lavoratore, quale cittadino italiano, all'articolo 17 la direzione prescrive: " che il dipendente, anche fuori dello stabilimento abbia un contegno corretto ed un comportamento che in ogni caso non sia in contrasto con le norme della moralità e del vivere civile ".

« Dato che tali metodi hanno creato una forte agitazione tra i lavoratori che sono tuttora in lotta, l'interrogante chiede di conoscere cosa intendono fare i ministri interrogati per annullare tale regolamento, che è motivo di rappresaglie e di continue lotte; e per im-

porre ad un cittadino straniero il rispetto delle norme e delle leggi del nostro paese e per difendere la dignità dei cittadini italiani.

(1730)

« INVERNIZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere se sono in grado di spiegare per quali ragioni la *Gazzetta Ufficiale* non ha ancora pubblicato il regolamento del Codice della strada, mentre fin dal giorno 2 luglio 1959, vale a dire appena due giorni dopo l'approvazione del regolamento medesimo da parte del Consiglio dei ministri, era già in vendita nelle edicole il volume, con la prefazione dell'onorevole Togni, al prezzo di lire 1.000, stampato dalla casa editrice Vito Bianco di Roma, contenente il Codice della strada e il relativo regolamento.

« Gli interroganti fanno rilevare che la ritardata pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ha costretto coloro che, per dovere di ufficio o per interesse particolare avevano ed hanno bisogno di conoscere il regolamento, ad acquistare detto volume (il quale, oltretutto, per essere edito a cura del Ministero dei lavori pubblici e con la presentazione dello stesso ministro, riveste un certo carattere di ufficialità).

« Inoltre gli interroganti chiedono di sapere come mai una casa editrice è stata in grado di stampare e di porre in vendita nello spazio di sole 48 ore il regolamento corredato di numerose tavole, mentre la *Gazzetta Ufficiale* ancora non è riuscita a stamparlo.

« Infine gli interroganti chiedono di conoscere se alla data odierna possa considerarsi in vigore un regolamento ancora non pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(1731) AMENDOLA PIETRO, CIANCA, SULOTTO, VACCIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza della gravità della situazione che si è venuta a determinare nell'abitato del comune di San Teodoro (Messina), già più volte esposta dagli organi periferici di codesto Ministero.

« Come risulterà dalle relazioni di tali organi, il paese (posto a quota 1.150 metri sul mare), per essere impostato su masse argillose in movimento è stato spesso soggetto a vari danneggiamenti causati da scoscendimenti, smottamenti e frane per cui fin dal

1916, con regio decreto 2 marzo 1916, n. 299, ai sensi della legge 9 luglio 1908, n. 445, venne incluso tra i paesi da consolidare a spese dello Stato.

« La situazione si è andata aggravando ulteriormente in questi ultimi anni, tanto da indurre gli organi tecnici competenti a prospettare l'assoluta urgente necessità di intervento mediante un piano organico di lavori per il consolidamento dell'abitato.

« Poiché i danni sono diversi e gravi e diverse abitazioni minacciano di crollare, l'interrogante chiede di sapere se il ministro non ravvisi le necessità di disporre la urgente esecuzione del suddetto piano di intervento.

(1732)

« GERBINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se rispondono al vero le affermazioni attribuitegli da un quotidiano torinese (in una intervista da lui concessa) circa la precisa decisione di non prendere in considerazione la domanda di concessione presentata ad iniziativa della amministrazione provinciale di Torino per la costruzione della autostrada Torino-Asti-Alessandria-Piacenza, in quanto non vi sarebbe possibilità di finanziamento. Parrebbe anzi che, in chiara applicazione di tale decisione, sia stata ritirata ed annullata la cartina che corredeva il disegno di legge n. 590 e che comprendeva la strada stessa in un quadro programmatico.

« L'interrogante fa presente che l'autostrada Torino-Piacenza, con l'inserimento del Piemonte nella fondamentale arteria autostradale italiana, rappresenta la soluzione del problema delle migliori comunicazioni di Torino con Genova e di Genova con Piacenza e di entrambi i grandi centri industriali con l'autostrada del Sole e che, inoltre, rende possibile la realizzazione di una raggera di vie di comunicazioni, migliorando i collegamenti stradali con le diverse zone della regione piemontese avvicinandole alle grandi direttrici del traffico nazionale.

« L'interrogante non può pensare che da parte del ministro si voglia e si possa pretendere che i piemontesi realizzino questa necessaria opera — di importanza non locale, ma nazionale — a spese proprie, senza alcun contributo dello Stato e si intenda dimostrare la grande sua benevolenza col permettere che l'opera venga compiuta, così come dice l'intervista che gli viene attribuita.

(1733)

« CASTAGNO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se gli risultati che in occasione di una manifestazione di coltivatori diretti indetta per il giorno 8 luglio 1959, regolarmente comunicata alla questura di Caserta e tenuta nella località richiesta ed autorizzata, ad iniziativa della Unione delle associazioni contadine di terra di lavoro, alcuni sottufficiali e militi dell'arma dei carabinieri abbiano tentato in varie località della provincia di indurre i coltivatori diretti a non partecipare alla manifestazione stessa.

« Gli interroganti chiedono di conoscere se il ministro ritenga compatibile con i doveri dei tutori dell'ordine una siffatta iniziativa o se al contrario non intenda adottare provvedimenti idonei ad evitare ogni ingerenza delle forze di polizia nelle azioni sindacali, a tutela del prestigio stesso delle forze dell'ordine.

(1734) « GOMEZ D'AYALA, MAGLIETTA, FASANO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza del grave sopruso commesso dai carabinieri di Monteporzio (Pesaro) sull'aja del mezzadro Bigelli Gino dell'azienda Barberini.

« Mentre il Bigelli, esercitando il legittimo diritto di sciopero, si rifiutava di partecipare al controllo sulla ripartizione del grano fino a quando i proprietari dell'azienda non avessero proceduto al rispetto degli accordi sindacali esistenti, il brigadiere dei carabinieri di Monteporzio approfittava dell'assenza del capo della famiglia mezzadrile per sostituirsi a lui nel controllo sulla ripartizione. Inoltre costringeva alcuni componenti della stessa famiglia a caricare su un camion il grano che a suo parere era di parte padronale.

« L'interrogante chiede al ministro per sapere se non intenda:

1°) accertarsi se il brigadiere di Monteporzio abbia agito di sua iniziativa o per ordine dei suoi superiori come ebbe a dichiarare anche in presenza dell'interrogante;

2°) prendere i dovuti provvedimenti nei confronti dei responsabili dei gravi arbitri commessi a carico della famiglia Bigelli.

(7490)

« ANGELINI GIUSEPPE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga necessario istituire a Carlo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

forte (Cagliari) anche la sezione costruttori navali dell'Istituto nautico, dotato finora della sezione macchinisti e, di recente, della sezione capitani, sia per completare codesto istituto nella sua triplice branca di studi, sia per le cospicue tradizioni marinare e la notevole importanza cantieristica di quel centro.

(7491) « PINNA, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se risponda a verità la notizia di una ventilata soppressione del tratto ferroviario Saluzzo-Savigliano, necessario al servizio della popolosa zona sia per ragioni di trasporto di scolaresche e di maestranze operaie, sia per il servizio degli uffici giudiziari, ed ancora per il trasporto celere delle merci essendo la zona tra le più famose produttrici di frutta.

(7492) « BADINI CONFALONIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza delle gravi ripercussioni provocate fra i coltivatori diretti, mezzadri e piccoli proprietari della provincia di Pesaro dalla caduta del prezzo del grano e dal fatto che il Ministero dell'agricoltura e foreste non ha ancora provveduto ad assegnare un quantitativo supplementare di grano da conferire all'ammasso, come è avvenuto lo scorso anno 1958.

« La diminuzione del contingente provinciale dell'ammasso comporterebbe tra l'altro l'esclusione dal conferimento di oltre 4.000 mezzadri e coltivatori diretti.

« L'interrogante chiede se il ministro non intenda, allo scopo di ovviare a questi inconvenienti, aderire alla richiesta della competente commissione provinciale che venga assegnato a favore della provincia di Pesaro un ulteriore congruo quantitativo di grano da conferire all'ammasso.

(7493) « ANGELINI GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intenda adottare in favore dei contadini coltivatori diretti, mezzadri, coloni e partecipanti dei comuni di Monteparano, Fragagnano, Sava e della borgata di Talsano (Taranto) i quali hanno subito gravi danni ai vigneti a seguito delle violenti grandinate dei giorni scorsi.

« La grave situazione determinatasi nei suddetti comuni, fra tutti gli strati sociali,

esige l'adozione di concreti e tempestivi provvedimenti, quali: congrui sussidi e contributi atti ad alleviare lo stato di disagio in cui sono venuti a trovarsi i contadini, a poche settimane dal raccolto; contributi per il ripristino delle piante distrutte; sgravi fiscali ed esonero dal pagamento dei contributi sociali e di bonifica; facilitazioni creditizie e dilazioni per il pagamento dei debiti contratti.

(7494) « ROMEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere la sua risposta alle richieste — limitate e ragionevoli, ma urgenti — avanzate con lettera del 10 luglio 1959 allo stesso Presidente del Consiglio ed ai ministri interessati dal sindaco di Cuneo e dai presidenti della Camera di commercio e dell'Ente provinciale del turismo dello stesso capoluogo.

(7495) « GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se siano allo studio degli accordi col governo francese per consentire ai lavoratori italiani delle zone di confine liguri e piemontesi, dove esiste esuberanza di offerta di lavoro, di recarsi quotidianamente a lavorare in territorio francese, dove esiste domanda di lavoro insoddisfatta; accordi che potrebbero essere simili a quelli esistenti a favore dei lavoratori belgi che si trovano in analoghe condizioni.

(7496) « GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per conoscere come si intende assicurare al lavoratore Monti Salvatore, domiciliato a Napoli in via San Gregorio Armeno 14, la retribuzione che percepisce normalmente dalla ditta da cui dipende (fratelli De Conciliis, Industria arti dorate meridionali), quando gli si è imposto — avendo un caso di poliomielite in famiglia — di non recarsi al lavoro;

risulta, infatti, che la ditta gli ha sospeso il salario, che il comune non gli assicura nessun trattamento economico e che l'I.N.A.M. non prevede il caso;

per conoscere poi se l'isolamento di una famiglia consiste nell'essere privati del normale reddito, mentre resta possibile andare negli autobus e nei treni, frequentare caffè e cinema, passeggiare per le strade ed entrare in ogni negozio;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

per conoscere se si intende provvedere per via amministrativa o si assumerà - in proposito - una iniziativa legislativa.

(7497)

« MAGLIETTA »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se egli sia informato della gravissima situazione di bilancio del Politecnico di Torino, e quali urgenti provvedimenti intenda adottare per evitare una gravissima crisi e un irrimediabile decadimento di quell'importantissimo istituto universitario.

(7498)

« GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non intenda, a mezzo di ispezione o inchiesta, accertare la consistenza dei seguenti fatti che, secondo segnalazioni pervenute all'interrogante, sarebbero avvenuti nella scuola media di Sorso (Sassari), e precisamente:

1°) agli esami di ammissione alla scuola media di Sorso, è stato dato un problema a quattro operazioni, contrariamente, pare, a quanto prevedono le norme scolastiche che in tali esami stabilirebbero un problema a tre operazioni;

2°) non è stata riunita la commissione al completo per esaminare il problema che doveva esser dato, mentre ciò sarebbe tassativamente previsto nel regolamento scolastico; è pertanto da accertare attentamente quali nominativi di insegnanti presenti risultino nei processi verbali delle operazioni degli esami;

3°) alla fine delle operazioni degli esami non sarebbe stata riunita la commissione plenaria, composta delle due sottocommissioni, per la ratifica dei voti.

« Se non ritenga, ove quanto sopra risulti confermato, che ciò abbia arrecato danno ai candidati agli esami ed alle loro famiglie che hanno nella maggior parte affrontato notevoli sacrifici per preparare i loro figli agli esami; che ciò inoltre sia stato lesivo del diritto e del prestigio degli insegnanti facenti parte della commissione plenaria, e che, accertate le responsabilità su tali fatti anormali, dovranno esser presi gli opportuni provvedimenti per ristabilire la normalità nella scuola di Sorso.

(7499)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri

per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se gli risulta che l'impresa Cosiac, appaltatrice dei lavori per la costruzione della diga dello Scanzano, parte integrante del nuovo acquedotto di Palermo, ha proceduto, nei giorni scorsi, al licenziamento di una trentina di operai e che in precedenza la stessa, secondo quanto ha rivelato il quotidiano *L'Ora* di Palermo, ha trasferito gran parte dei mezzi meccanici e del relativo personale dal cantiere dello Scanzano a quello di Guadalami dove l'impresa ha in corso i lavori per la costruzione di una diga per conto della Società generale elettrica per la Sicilia; e se non ritiene che questi fatti giustifichino la preoccupazione largamente diffusa di vedere rinviata ancora di molti anni la soluzione del problema dell'approvvigionamento idrico della assetatissima città di Palermo.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere il termine previsto dal capitolato di appalto per la ultimazione della diga suddetta e se, col ritmo attualmente impresso ai lavori, l'opera sarà entro quel termine ultimata; e ancora, se e quando verranno appaltati i lavori del secondo e quarto lotto del nuovo acquedotto di Palermo che comprendono tra l'altro la galleria a monte delle sorgenti di Risalaimi, la captazione di nuove sorgive e le opere terminali.

« L'interrogante, infine, chiede di conoscere se il ministro intende intervenire per eliminare, nell'interesse della pubblica amministrazione e della cittadinanza di Palermo, i non sufficientemente chiari motivi di contrasto che esistono fra l'ufficio speciale della Cassa per il Mezzogiorno che dirige i lavori dell'acquedotto e l'impresa Ghella, appaltatrice dei lavori per la costruzione della galleria Risalaimi-San Ciro.

« Dal mese di maggio 1959 tre dei quattro cantieri dell'impresa Ghella sono fermi e, stante la situazione che si è determinata nei rapporti fra l'impresa e la direzione dei lavori, si hanno fondati motivi per ritenere che essi rimarranno abbandonati per molto tempo ancora se non ci sarà un intervento risolutore.

(7500)

« SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quando ritiene che potranno aver luogo le elezioni amministrative nel comune di Miranda (Campobasso), tenuto conto che innanzi al Consiglio di Stato non pende più il ricorso contro la decisione della giunta provinciale amministrativa di Campobasso, che aveva annullato le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

operazioni elettorali svoltesi in quel comune, essendo stata presentata rinuncia al ricorso stesso.

(7501)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non creda presentare al Parlamento un disegno di legge, col quale si disponga che la indennità speciale (di riserva), spettante ai sottufficiali, che abbiano cessato dal servizio permanente per avere raggiunto i limiti di età o per infermità derivante da causa di servizio, sia concessa anche ai sottufficiali, che abbiano cessato dal servizio permanente per il raggiungimento dei limiti di servizio (anni 20). Detti sottufficiali fanno parte come gli altri del personale di riserva e sono, quindi, sottoposti ai relativi doveri.

(7502)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra, riguardante Frabotta Alberto di Michele, da Rionero Sannitico (Campobasso).

(7503)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quando sarà costruito il progettato muro di sostegno della scarpata in via Novelli di Campobasso in modo che possano presto essere costruiti altri due binari e l'officina di riparazione delle automotrici.

(7504)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non creda presentare con cortese sollecitudine al Parlamento un disegno di legge, con il quale si riduca a sei mesi il periodo di servizio come coadiutore, di cui all'articolo 14, lettera a), della legge 27 febbraio 1958, n. 120, quando l'aspirante all'assegnazione della agenzia, rimasta vacante, sia figlio legittimo del titolare collocato a riposo in base alla stessa legge, non essendo giusto che chi pensava in base al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, di allontanarsi dall'ufficio lasciandovi un figlio, sol che fosse stato anche per pochi giorni suo coadiutore, ora non possa più veder soddisfatto tale desiderio per una improvvisa modificazione della norma disciplinatrice della materia, che ha portato da 70 a 65 anni l'età per il collocamento a riposo del titolare

dell'agenzia e ad un anno il periodo di servizio come coadiutore dell'aspirante alla sede vacante.

(7505)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro del commercio estero, per sapere se sono informati dei danni che spesso debbono subire gli esportatori italiani di prodotti ortofrutticoli verso la repubblica federale tedesca, per il fatto che quelle autorità di confine, sottoponendo dette merci a visita fitosanitaria ai transiti di Basilea, Sciaffusa, Friedrichsafen ecc., con rigidissimi criteri di valutazione circa la presenza sui prodotti — quali pesche, prugne, albicocche ecc. — dell'« *aspidiotus perniciosus* », respingono sistematicamente interi carichi ferroviari di frutta, anche se tale parassita è appena presente in qualche unità.

« Ciò obbliga gli esportatori italiani a dover affrontare una spesa enorme di noli ferroviari, compreso quello per il ritorno della merce in territorio italiano (spesa che si aggira sulle 250-300 mila lire per vagone).

« Senza considerare che l'« *aspidiotus* », a causa del quale vengono respinti vagoni di ortofrutticoli italiani, non esiste solo in Italia, ma in tutti i paesi importatori dei prodotti italiani e soprattutto è ben presente nei prodotti ortofrutticoli tedeschi; ci si chiede perché la Germania Occidentale, volendo perseverare nella sua linea di intransigenza, non provveda ad istituire il controllo delle merci colà importate, sul territorio italiano prossimo al confine.

« Così, in caso di rifiuto delle merci, la spesa da sostenere da parte degli esportatori sarebbe di gran lunga inferiore, in quanto si aggirerebbe come massimo sulle 100 mila lire per vagone, e l'esportatore potrebbe ancora operare un recupero, anche parziale, della merce; mentre nelle attuali condizioni l'operazione è pressoché impossibile per il lungo tempo impiegato nei viaggi di andata e ritorno fra le piazze d'esportazione italiane ed i posti di confine svizzero-tedeschi.

« L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali misure e quali provvedimenti si intende adottare per attenuare i gravi inconvenienti lamentati, tenendo presente che già il sindacato nazionale esportatori e importatori ortofrutticoli e agrumari ha provveduto a richiamare la più viva attenzione delle ditte esportatrici sulla necessità che esse curino al massimo i requisiti fitosanitari dei prodotti sia nel ritiro della merce sia nelle spedizioni.

(7506)

« AUDISIO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza di quanto è avvenuto a Pesaro la settimana scorsa in occasione dello sciopero dei metallurgici.

« La ditta fratelli Mazza procedeva al licenziamento dei lavoratori Mazini Guido e Sarti Stefano per il fatto che avevano manifestato la volontà di partecipare allo sciopero dei metallurgici e che facevano parte rispettivamente della segreteria e del direttivo del sindacato provinciale F.I.O.M.

« L'annuncio della rappresaglia veniva accompagnata da parte di uno dei fratelli Mazza da insulti e ingiurie nei confronti dei due lavoratori. Nella grave vertenza si è inserita l'autorità di pubblica sicurezza che non solo interveniva nei pressi dell'azienda Mazza con uno spiegamento di forze il giorno che ebbe inizio lo sciopero a evidente scopo intimidatorio nei confronti dei lavoratori, ma ordinava al Mazini e al Sarti di presentarsi in questura diffidandoli di non recare molestia al Mazza, quando era chiaro che essi e soltanto essi erano rimasti vittime di un inqualificabile sproposito e di una violenta aggressione verbale.

« Gli interroganti chiedono di sapere se il ministro non intenda intervenire con i provvedimenti del caso nei confronti degli organi di pubblica sicurezza di Pesaro, richiamandoli anche a desistere da atteggiamenti che assumono un carattere intimidatorio e vessatorio nei confronti dei lavoratori e di appoggio al padronato persino quando viola i diritti fondamentali della Costituzione come quello di sciopero.

(7507) « ANGELINI GIUSEPPE, SCHIAVETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è venuto a conoscenza di un gravissimo atto di discriminazione e di sperpero del pubblico danaro compiuto dal sindaco e dagli assessori della giunta municipale di Cittadella ad esclusione di due che non hanno voluto condividere la pesante responsabilità dell'atto compiuto e si sono dimessi dalla stessa giunta.

« Circa due anni fa l'amministrazione in oggetto deliberava di conferire alla ditta De Nicola di Vicenza un contributo di 18 milioni dei quali 10 milioni dovevano esser dati dopo che la ditta avesse acquistato il terreno e avesse dato inizio alla costruzione di uno stabilimento per la produzione di macchinari per lavori edili, mentre i restanti 8 milioni l'amministrazione avrebbe dovuto versare en-

tro due mesi dall'inizio della piena attività produttiva dello stabilimento.

« L'amministrazione comunale di Cittadella non solo ha versato i primi 10 milioni, ma allorché la ditta De Nicola denunciò carenza di mezzi finanziari, giunta appena ai due terzi della costruzione, e, chiese gli altri 8 milioni, l'amministrazione comunale ha effettuato il secondo versamento senza tener conto di quanto era stato stabilito e senza interpellare il consiglio comunale.

« Ma è accaduto che la ditta De Nicola dopo aver intascato anche il secondo importo, ha annunciato che, per mancanza di capitali, non è in grado di iniziare l'attività produttiva. Il sindaco di Cittadella ha dichiarato in consiglio comunale che il prefetto di Padova era stato tenuto al corrente delle decisioni adottate dalla giunta e a queste aveva dato il suo assenso.

« Prescindendo da qualsiasi valutazione sul modo perfino assurdo con cui certe amministrazioni comunali concepiscono una politica di sviluppo industriale, l'interrogante chiede di apere quali provvedimenti il ministro intende adottare:

1°) nei confronti dell'autorità prefettizia che ha avallato l'illegale operato della giunta;

2°) nei confronti del sindaco di Cittadella e della giunta per questo loro dedicarsi ad una politica finanziaria tanto allegra da lasciar disperdere le già modeste possibilità del comune che costituiscono il frutto dei sacrifici compiuti dai cittadini che fanno il loro dovere verso il fisco comunale.

(7508)

« Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ravvisa la necessità di impartire agli uffici periferici opportune istruzioni per moderare i criteri di accertamento degli imponibili a carico delle imprese di autotrasporti, a seguito della entrata in vigore del nuovo Codice della strada e delle relative misure restrittive, che più severamente reprimono il sovraccarico, limitando i margini di utilizzo redditizio dei veicoli, e nel contempo ne accrescono sensibilmente i costi di esercizio.

« Quanto sopra si chiede in rapporto all'uso, da parte di molti uffici periferici, di parametri medi circa il reddito lordo e netto per ogni veicolo impiegato dalle imprese in questione; parametri che costituiscono un metro senza dubbio grossolano ed empirico per valutare il reddito aziendale e che, già sproporzionati in passato all'effettiva reddi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

tività del servizio, risulterebbero non sopportabili nella nuova situazione dell'esercizio degli automezzi.

(7509)

« ALPINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se è a sua conoscenza che è in corso tra il suo Ministero e il biscottificio Valtellinese A. Negrone di Sondrio la stipula di un contratto per la fornitura della galletta e se è a conoscenza che la ditta in oggetto non rispetta né i contratti collettivi di lavoro né le leggi in materia vigenti.

« Risulta all'interrogante che la ditta Negrone non retribuisce gli apprendisti secondo le norme dei contratti collettivi sottoponendoli a lavori in serie con tariffe a cottimo; non concede agli apprendisti le ferie nella misura stabilita dalla legge; sottopone questi fino a 12 ore giornaliere di lavoro. Tutto questo in contrasto con le disposizioni di legge che vieta agli apprendisti sia il lavoro a cottimo che lo straordinario nonché adibirli nella produzione in serie.

« L'interrogante ritiene che condizione prima per avere contratti di forniture, o lavori per conto dello Stato, sia la garanzia del rispetto delle norme stipulate nei contratti collettivi di lavoro e della piena osservanza delle leggi sociali.

« Questo non solo per un giusto rispetto dei rapporti fra cittadini e cittadini ma anche per evitare che con tale sistema si proceda in termini di illecita concorrenza.

(7510)

« INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione, dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere se è stato portato a loro conoscenza che l'Ente asili di Como sta procedendo alla vendita di un asilo infantile che è tuttora nella sua attività per i bambini del rione.

« Motivo di tale vendita sarebbe da ricercare nel bilancio deficitario dell'ente. L'interrogante crede che nulla di più paradossale potrebbe accadere; non è possibile pensare che per sanare un bilancio di una scuola, si debba vendere la scuola; la cosa poi è aggravata dal fatto che l'acquirente sarebbe l'Istituto nazionale autonomo case popolari.

« L'interrogante chiede l'immediato intervento dei ministri dell'istruzione e dell'interno, ognuno nella sfera delle sue competenze, affinché fermino tale insana decisione. Al ministro dei lavori pubblici chiede un suo immediato intervento presso l'Istituto case po-

polari per evitare che questo ne diventi corresponsabile di un atto che priverebbe un rione del suo asilo infantile.

(7511)

« INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ravvisi l'opportunità di rinunciare per ora ad ulteriori sospensioni del traffico camionistico nei giorni festivi, in attesa di poter conoscere e valutare i dati della incidentalità nel periodo di prima applicazione del nuovo codice della strada.

« L'interrogante ritiene che la nuova disciplina del traffico varrà a superare le preoccupazioni che ebbero ad ispirare le passate sospensioni e ciò pare confermato dalla graduale riduzione degli incidenti, nonostante la crescente circolazione, per cui pare giusto e conveniente rinunciare a ogni discriminazione a danno del traffico commerciale. In subordine, quando se ne ravvisasse la indispensabilità, la restrizione dovrebbe essere graduata, escludendo di massima i settori delle merci deperibili e maggiormente necessarie.

(7512)

« ALPINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i motivi che hanno determinato il dicastero di cui è preposto ad assegnare alla Sicilia un contingente di ammasso complessivo di grano duro pari al 29 per cento del contingente nazionale; mentre la produzione prevista di grano duro in Sicilia supera il 48 per cento di quella nazionale, e la produzione verificatasi negli ultimi anni ha sempre superato la percentuale del 45 per cento sul totale della produzione nazionale.

« Gli interroganti chiedono di sapere ancora se il ministro intenda, nel caso esistano eventuali scorte riservate sul contingente, ripartire alla sperequata assegnazione già effettuata, mediante un tempestivo aumento del contingente siciliano, riportandolo alla effettiva produzione siciliana di grano duro.

« Dato che le operazioni di conferimento sono in corso, la presente interrogazione ha carattere oggettivo di urgenza.

(7513)

« RESTIVO, GERBINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritiene in contrasto con l'articolo 40 della Costituzione i provvedimenti adottati dalle aziende Del Magro di Pescia, Minnetti e Cosimini di Pievo a Nievole (Pistoia) ed altre, con i quali sono stati multati i

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

lavoratori che avevano aderito agli scioperi di due ore dei giorni 1°, 2, 3, 4 luglio 1959, decisi su scala nazionale dai sindacati metallurgici e, se del caso, quali provvedimenti intende prendere nei confronti dei suddetti datori di lavoro.

(7514)

« DAMI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere quali provvedimenti intende prendere di fronte alle seguenti gravi circostanze:

1°) in data 31 gennaio 1958 con specioso motivo, su denuncia del guardiano Sibaldi Marino, venivano licenziati i membri della commissione interna delle Officine meccaniche pistoiesi Mati Brunero e Canziani Ezio, i quali avevano denunciato alla direzione la scomparsa di documenti personali appartenenti all'operaio Cotti Enea;

2°) in data 10 dicembre 1958 la direzione dell'azienda licenziava la guardia giurata Maccioni Giulio, la quale aveva attestato con atto notarile che le imputazioni rivolte a Mati e Canziani erano infondate e che l'asportazione dei documenti di proprietà del Cotti era avvenuta ad opera del Sibaldi;

3°) in data 1° luglio 1959, sempre su denuncia del Sibaldi, veniva licenziato con speciosi motivi il suddetto operaio Cotti Enea, ora membro della commissione interna e teste al processo penale in corso nel quale è parte in causa lo stesso Sibaldi, il che costituisce, sia dal punto di vista morale che da quello disciplinare un fatto ancora più grave dei precedenti, sui quali già il ministro Lami Starnuti aveva ordinato una inchiesta i cui risultati trovansi agli atti di codesto Ministero.

(7515)

« DAMI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se gli risulti che a seguito delle recenti avversità atmosferiche, che hanno arrecato gravi danni alle colture in atto nelle campagne di Gragnano e Sant'Antonio Abate (Napoli), senza alcun plausibile motivo siano stati operati numerosi fermi di coltivatori diretti delle zone danneggiate.

« L'interrogante chiede di conoscere i provvedimenti che il ministro intende adottare per assicurare il pieno rispetto dei diritti di libertà dei cittadini contro la sistematica violazione operata nelle campagne napoletane dagli organi di polizia con continue illegittime misure di fermo di onesti e pacifici cittadini e lavoratori della terra.

(7516)

« GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i provvedimenti che intende adottare per venire incontro ai coltivatori diretti dei comuni di Gragnano, Sant'Antonio Abate, Pompei (Napoli) che a seguito delle recenti avversità atmosferiche hanno vista distrutta buona parte delle colture estive.

(7517)

« GOMEZ D'AYALA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza della deliberazione del consiglio comunale di Novara in data 9 giugno 1959 che estendeva al personale comunale i miglioramenti di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 234, e del fatto che tale deliberazione sia stata approvata dalla giunta provinciale amministrativa di Novara con provvedimento del 26 giugno 1959 a condizione che:

1°) venga assorbita nell'indennità integrativa speciale l'indennità accessoria fino alla sua concorrenza, concessa con deliberazione n. 369 del 12 dicembre 1958 e approvata dalla giunta provinciale amministrativa in data 10 marzo 1959;

2°) nei confronti dei pensionati con trattamento di quiescenza integrato venga recuperata l'indennità integrativa speciale nel caso in cui i rispettivi istituti previdenziali, dai quali fruiscono l'assegno di riposo, estendano l'analogo trattamento.

« Gli interroganti chiedono di conoscere se il ministro non abbia ritenuto opportuno di inviare alle dipendenti prefetture apposite istruzioni affinché sia dato corso con la massima sollecitudine e larghezza alla deliberazione degli enti locali che estendono al proprio personale dipendente i benefici di cui alla legge in questione, senza che si pretenda il contemporaneo assorbimento di eventuali benefici in precedenza deliberati ed approvati.

(7518)

« JACOMETTI, FERRI ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se si considera garantito il pubblico interesse e quello del Banco di Napoli, lasciando in carica una presidenza dimissionaria da due anni;

per conoscere le ragioni che rendono difficile la scelta, le pressioni politiche e quelle dei settori economici privati, che così pesantemente interferiscono, nonché il conflitto di gruppi e di persone che contribuiscono a ritardarla;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

per conoscere se la presidenza di questo importante istituto può essere mantenuta all'incanto come compenso per operazioni elettorali della democrazia cristiana e per conoscere se non si ravvisa doveroso di dare al Banco di Napoli una presidenza che sappia garantire la funzione pubblica, al di sopra degli interessi particolari e al servizio del progresso di Napoli e del Mezzogiorno, anche liquidando la rete di obblighi, concessioni e complicità che legano il Banco di Napoli a ben definite parti politiche e consorterie economiche.

(382) « MAGLIETTA, NAPOLITANO GIORGIO, CAPRARA, GOMEZ D'AYALA, ARENELLA, FASANO, VIVIANI LUCIANA ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il Governo non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 21,15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle 10 e 16,30:

1. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica Popolare Federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con Protocollo addizionale e Scambi di Note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 (*Urgenza*) (1273) — *Relatore:* Montini;

Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia ed il Brasile relative ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 (506) — *Relatore:* Cantalupo;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560) — *Relatore:* Brusasca;

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (*Urgenza*) (714) — *Relatore:* Vicentini.

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1289) — *Relatore:* De' Cocci;

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1325) — *Relatori:* Frunzio, per la maggioranza; Lombardi Riccardo e Bogoni, di minoranza.

3. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1213);

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1288).

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1310) — *Relatori:* Sammartino, per la maggioranza; Francavilla, di minoranza;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1269) — *Relatore:* Aimi.

5. — *Seguito della discussione di mozioni, di interpellanze e di interrogazioni.*

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

PITZALIS: Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso (599) — *Relatore:* Gaudio;

SEGNÌ e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore:* Baldelli.

7. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 14 LUGLIO 1959

Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore*: Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il restauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disciplinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione

dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore*: Vedovato;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI