

238.

SEDUTA DI LUNEDÌ 30 NOVEMBRE 1964

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

INDICE

	PAG.
Congedi	11483
Disegni di legge:	
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	11522
<i>(Presentazione)</i>	11516
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965 (1686-1686-bis) (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	11483, 11500
VERONESI	11483
DEGAN	11490
SANTAGATI	11493
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	11495, 11498 11499, 11500, 11502
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	11504
DAGNINO	11505
ALBA	11511
GIUGNI LATTARI JOLE	11516
RACCHETTI	11518
Proposta di legge (Deferimento a Commissione)	11522
Interrogazioni (Annunzio)	11522
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	11483
Ordine del giorno della seduta di domani	11522

La seduta comincia alle 16.

FABBRI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 27 novembre 1964.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Malagugini e Vedovato.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute dai ministeri competenti risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965 (1686 e 1686-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965.

È iscritto a parlare l'onorevole Veronesi. Ne ha facoltà.

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi pare di dover cominciare constatando che il mutamento nel modo di presentazione e di discussione del bilancio dello Stato dovrebbe comportare anche un mutamento nella sostanza degli interventi dei parlamentari, i quali dovrebbero in Assemblea fare più caso agli aspetti che ineriscono alla gestione di bilancio e un po' meno alla politica del settore, come tradizionalmente avveniva.

In realtà i due aspetti sono connessi. Di solito la politica del settore trova una sua manifestazione nelle cifre del bilancio: politica in atto quella delle cifre messe in bilancio; politica del prossimo futuro, quella del fondo globale. Questa del fondo globale è una previsione a breve termine, mentre la politica a

lungo termine non trova riscontro nel bilancio e dovrebbe essere discussa, penso, in occasione della discussione sulla programmazione, ch  altre sedi per questo scopo non si trovano. Mi sembra che sarebbe opportuno, in relazione a questo modo di discussione del bilancio, che al tavolo del Governo, oltre il ministro competente per materia, vi fossero sempre i ministri o i sottosegretari del bilancio e del tesoro, in quanto sono i ministri di questi dicasteri che risponderanno alla fine e che non possono rispondere se non sui temi generali di bilancio che emergono in questo dibattito.

Dico subito che il mio intervento si innesta nell'odierna discussione attraverso i temi dell'aviazione civile che da tanti anni sto seguendo. Pertanto, esso riguarder  nella sua prima parte proprio la materia di competenza del Ministero dei trasporti e aviazione civile, mentre nella seconda parte si allaccer  al quadro generale di spesa dello Stato in favore dei trasporti, cio  alla politica di bilancio.

Per quanto riguarda il tema specifico dell'aviazione civile, potrei rileggere tale e quale il mio intervento dell'ottobre 1963, nel corso del quale accennai alle novit  introdotte dalla legge n. 141 del 1963, che attribui al Ministero dei trasporti la competenza per l'aviazione civile spettante prima al Ministero della difesa; alla necessit  di una migliore strutturazione dei quadri del nuovo organismo in seno al Ministero dei trasporti; al piano degli aeroporti; all'assistenza al volo che interessa l'aviazione civile come utente, mentre come fornitore interessa il Ministero della difesa; alla legislazione, infine, con specifico riferimento all'attivit , allora in corso, della commissione per la riforma del regolamento della navigazione aerea.

Potrei rileggere quell'intervento in quanto ben poco di quanto veniva chiesto   stato fatto. Certo, vi sono spiegazioni e giustificazioni che tutti conosciamo, relative all'agitata vita politica di questo anno. Un anno   un periodo molto breve per un organismo di siffatte dimensioni che, per introdurre novit , per modificare il suo corso, per assestarsi, ha bisogno di tempo per far seguire ai propositi e alle intenzioni lo stanziamento dei fondi necessari.

Non ripeter , comunque, quanto ebbi occasione di dire l'anno scorso e rinvier  i colleghi alla lettura del resoconto relativo a quella seduta. Vorrei, per , richiamarmi alla discussione svoltasi in seno alla Commissione speciale dei 75 e concernente i problemi dell'aviazione civile. Dir  subito che hanno ra-

gione quanti hanno lamentato l'insufficienza del sistema seguito quest'anno per l'esame dei bilanci, che ha impedito una discussione approfondita dei vari temi. Si sono avuti cos  pochi interventi, non certo per colpa dei colleghi ma, ripeto, del sistema instaurato, che non invitava certo a predisporre studi particolari sulle varie materie.

I brevi accenni fatti in seno alla Commissione speciale sul tema dell'aviazione civile sono opera dei colleghi Aurelio Curti, Bologna e Laforgia.

L'onorevole Curti ha riportato in discussione brevemente un argomento che gi    stato proposto all'attenzione del Parlamento attraverso una proposta di legge della precedente legislatura sulla privatizzazione dell'aeroporto di Torino, proposta che mi auguro venga ripresentata, onorevole Curti, perch    il modo per sollecitare l'esame del problema. L'onorevole Bologna sollecitava l'interessamento del Governo per l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, interessante la sua regione, il Friuli-Venezia Giulia. L'onorevole Laforgia dal canto suo ha chiesto interventi per l'aeroporto di Bari. Si   trattato, dunque, di interventi di carattere particolare, settoriale, direi addirittura locale.

Vi   stato, poi, un accenno molto rapido dell'onorevole Curti al problema dell'*Eurocontrol*, problema che non trovava collocazione esatta in quella sede, in quanto l'assistenza al traffico aereo riguarda il Ministero della difesa e non quello dei trasporti.

L'onorevole ministro nella breve replica in Commissione, lamentando la scarsit  dei mezzi, ha indicato come settore di intervento quello della rete aerea interna e, auspicando l'istituzione e l'aumento dei contributi per essa, ha ricordato la necessit  della formazione del personale, nonch  riconosciuto i bisogni dell'Aero Club d'Italia e del Registro aeronautico italiano. Non ha accennato, in quel fuggevole *excursus* a due problemi, che ritengo siano per  a lui presenti: quello della legislazione aeronautica e quello, pi  generale, dello studio dell'economia dei trasporti aerei, in connessione con lo studio dell'economia dei trasporti in generale. Mi auguro a questo proposito che le dichiarazioni del ministro siano accompagnate da suoi adeguati interventi concreti nel settore, volti ad appoggiare gli enti che egli conosce e che operano con disinteresse e competenza a favore della aviazione civile.

Per agganciarli alle osservazioni fatte in sede di Commissione speciale debbo dire che, per quanto riguarda la questione degli aereo-

porti, concordo sull'esistenza di un problema al riguardo, ma lo inquadrò in termini diversi da quelli proposti dai colleghi intervenuti. Non si tratta, cioè, del semplice problema di trovare i fondi necessari per costruire aeroporti: quanto di quello di trovare il modo di rendere economicamente valida la gestione degli aeroporti che vengono costruiti. Per la gran parte degli aeroporti italiani, esclusi quelli di Roma e di Milano, rendere attiva la gestione significa incrementare il traffico sugli aeroporti attraverso l'incremento dei servizi aerei interni. Il problema, quindi, degli aeroporti si collega all'altro dei servizi aerei interni, al quale ha accennato l'onorevole ministro. In proposito permettete una piccola digressione con qualche cifra che mi è data da uno studio fatto dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei. Tale studio fornisce i dati dei consumi di servizi aerei in chilometri volati per abitante in Italia, in confronto con i consumi corrispondenti di altri paesi. Il nostro consumo nel 1963 è stato di chilometri 8,5 *pro capite*.

I paesi del mercato comune europeo, esclusa l'Italia, hanno un consumo medio di 15,5 chilometri volati per abitante, quindi quasi il doppio dell'Italia; e i 23 paesi europei aderenti all'O.A.C.I. sono a 14,5 chilometri volati per abitante. Siamo, quindi, molto indietro rispetto agli altri Stati.

Il problema dello sviluppo dei trasporti interni, sul quale è già polarizzata la sua attenzione, onorevole ministro, deve quindi trovare una valida soluzione perché lo sviluppo dei trasporti interni significa anche migliore utilizzazione degli aeroporti già costruiti e che rappresentano un immobilizzo vistosissimo di fondi nell'economia nazionale. Ecceettuando l'aeroporto internazionale di Roma, che ha una sua dinamica particolare, ed in misura minore quello di Milano Linate, gli altri aeroporti italiani sono generalmente sottoutilizzati in confronto agli impianti similari esteri. Qualche esempio: l'aeroporto di Torino, città con un milione 100 mila abitanti, nel 1963 ha visto atterrare in media sette velivoli al giorno (esattamente 6,6); sullo stesso piano è Genova con 6,9 velivoli al giorno; Catania con 6,7 velivoli; lievemente migliore è la situazione di Napoli con 9,4 velivoli, di Venezia con 10,3 velivoli, di Milano Malpensa con 10,1 velivoli.

Questo movimento di velivoli ha fatto registrare, tra passeggeri sbarcati e imbarcati, negli aeroporti suddetti un volume medio giornaliero di traffico passeggeri che è stato per Milano Linate di 3 mila unità (per altro

questa cifra rappresenta una eccezione), per Torino di 335 passeggeri al giorno, per Palermo di 506, per Napoli di 644, per Venezia di 702, per Genova di 340, per la Malpensa di 460.

Sono cifre, queste, assolutamente modeste se si considerano, ad esempio, i 3.500 passeggeri al giorno (cioè dieci volte quelli di Torino) di Amburgo, città con un milione 800 mila abitanti, i 3.100 passeggeri al giorno di Düsseldorf, città con 705 mila abitanti, i quasi 3 mila passeggeri di Monaco, con 1.100.000 abitanti, i 2.300 passeggeri di Hannover, con 575.000 abitanti, per parlare degli aeroporti continentali. In Gran Bretagna, dei venti più importanti aeroporti, ben dodici superano il traffico dell'aeroporto di Venezia, che pure è il terzo degli aeroporti italiani.

Che cosa vuol dire questo? Che l'Italia deve potenziare i suoi servizi aerei interni per mettersi al passo con i paesi più progrediti. L'Italia, infatti, con 37 aeroporti ed altri minori ha registrato nel 1963 un traffico di 5,7 milioni di passeggeri sbarcati e imbarcati.

CURTI AURELIO, *Relatore*. Significa anche che si deve permettere ad altre compagnie aeree di sbarcare su quegli aeroporti: non vi è solo l'Alitalia.

VERONESI. Il discorso della politica dei trasporti interni, onorevole Curti, è certo un discorso che dovrà essere fatto.

Tornando al discorso generale, dicevo che in Italia abbiamo avuto nel 1963 5,7 milioni di passeggeri sbarcati e imbarcati contro i 16,6 milioni di passeggeri della Gran Bretagna con 37 aeroporti (vero è che l'Inghilterra è l'Inghilterra). La Germania federale con dieci aeroporti ha registrato 11 milioni di passeggeri sbarcati e imbarcati (cioè il doppio dell'Italia). Né si può dire che i servizi aerei costino in Italia più che altrove. Il livello tariffario in Italia si aggira sulle 30 lire al chilometro, il livello tedesco sulle 34 lire; quello inglese sulle 27 lire. Quindi siamo nello stesso ordine di grandezza.

Né si può portare l'obiezione che i redditi *pro capite* sono diversi.

È una verità che i redditi medi *pro capite* dell'inglese e del tedesco sono diversi di quello dell'italiano, ma l'attenzione a questo genere di consumo va limitata alle classi di popolazione fra cui si reclutano i viaggiatori aerei, e quindi il discorso fa sì che i casi siano confrontabili; altrimenti non si spiegherebbe, ad esempio, come la Grecia, che ha un reddito medio *pro capite* poco più della metà di quello italiano, ha un consumo di chilometri volati *pro capite* doppio di quello italiano.

Quindi, vi è qualcosa che non va in tutto questo e richiamo l'osservazione fatta dallo onorevole Romualdi quando si discusse il bilancio semestrale. Egli disse in quest'aula nel giugno scorso che « vi è una politica di monopolio dei servizi interni e di protezionismo dei servizi internazionali, che depaupera il flusso del traffico aereo nel cielo italiano ». Lo stesso onorevole Crocco in quella occasione disse qualcosa che, se non è esattamente uguale, è molto simile.

Vi è, inoltre, una scarsa attrezzatura di aerei idonei e di assistenza alla navigazione aerea. La preoccupazione di questi giorni dell'onorevole ministro per la sua città di Napoli mi pare che sia una conferma di questa situazione. A Napoli si è avuta notizia ieri che un velivolo dell'Alitalia — un *Caravelle* — ha rifiutato l'atterraggio strumentale perché non sussistevano i minimi di visibilità stabiliti dall'Associazione nazionale dei piloti dell'aviazione civile con il suo comunicato di una settimana fa. Per cui l'aereo è stato dirottato su Roma.

Bisogna, quindi, considerare seriamente questo problema degli aeroporti e dell'incremento del traffico aereo interno per valorizzare di più questo capitale aeroportuale che, secondo i conti del Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, raggiunge i 200 miliardi di lire.

L'Italia, per la sua posizione geografica, per la sua orografia, è un paese che può trarre benefici immensi da una rete efficiente di servizi aerei interni.

Mi auguro, quindi, che questo richiamo venga tradotto in realtà, come auspicava la commissione Caron, che risale a più di dieci anni fa. « L'aereo — disse la commissione Caron — è e resterà il solo mezzo di trasporto che consenta di effettuare nella stessa giornata un viaggio di andata e ritorno fra i centri più lontani della penisola, fra questa e le isole e le isole fra loro ». Ammonimenti del lontano 1952.

L'onorevole ministro nella sua breve replica in Commissione ha accennato anche alla formazione del personale. Può ben credere che siamo perfettamente d'accordo su questa necessità. Dicevo nel mio intervento di un anno fa che il personale in servizio al Ministero è lo stesso personale che stava al Ministero della difesa, direzione generale dell'aviazione civile: ha cambiato etichetta sul berretto, ma è lo stesso personale. Occorre incrementarlo nel numero e migliorarlo nella qualità, preparando i quadri per l'avvenire. Credo che per fare ciò sia bene che il Ministero si avvalga delle iniziative che possono venire

proposte anche da enti esterni al Ministero stesso: enti morali, senza fini di lucro, vigilati dallo stesso Ministero, i quali possono, in collaborazione con le università, fare un lavoro utilissimo nel campo della preparazione generale del personale. Sono spese che rendono, visto che parliamo di bilancio.

Ho accennato al tema della legislazione e mi limiterò a richiamare quanto dicevo un anno fa a proposito della Commissione per il regolamento. L'occasione mi è data (si fa fatica anche a ripetere le stesse cose) da una circolare che è giunta all'aeroclub di Trento, nella quale si chiede che venga fornito un altro nominativo per il direttore della scuola di volo a vela, in quanto il direttore segnalato non ha totalizzato le ore di volo previste da una certa circolare del 18 novembre.

Ora, se siamo in uno stato di diritto, dovremmo evidentemente avere anche leggi regolatrici di queste attività. Poiché è una limitazione nell'attività di un cittadino il dirgli: tu non puoi fare una certa cosa.

Tali limitazioni non dovrebbero derivare da circolari ministeriali.

Si noti che il Ministero aveva emanato una circolare in argomento in data 29 aprile 1963. Il 18 settembre dello stesso anno, a cinque mesi di distanza, ne ha inviata un'altra, in cui si mutano i requisiti richiesti.

Si direbbe che dipende dal coraggio o dalle preoccupazioni del funzionario, lo stabilire livelli più alti o meno di requisiti da richiedere a coloro che esercitano una certa attività, potendo al limite (come diceva l'onorevole Gex in un suo intervento) arrivare all'auspicio che addirittura gli apparecchi non si levino in volo perché, se si levano, c'è sempre rischio che succeda qualche incidente.

Tornando all'argomento, c'è la necessità, quindi, di portare avanti il lavoro avviato dalla Commissione per la riforma del regolamento della navigazione aerea presieduta dal compianto nostro collega onorevole Dominedò. Con esso si tende ad acquisire alla legislazione italiana i 15 allegati alla convenzione internazionale di Chicago. All'onorevole Dominedò rivolgiamo in questa occasione un deferente e commosso pensiero, ricordando la sua intensa attività nel settore di cui parlo e l'impegno col quale aveva portato avanti il lavoro che — nella « tavola rotonda » tenuta al centro sviluppo trasporti aerei — aveva annunciato prossimo alla conclusione. Mi pare che sia una eredità che, non soltanto per motivi sentimentali, dobbiamo portare assolutamente a termine. Tanto più che perfezionare la legislazione è riforma che non grava sul bilan-

cio, e quindi non trova quelle limitazioni finanziarie che incontrano altre iniziative auspiccate in questa Camera.

Occorre, però, dire subito che sbaglia chi va cercando solo nel bilancio dei trasporti le spese per l'aviazione civile. C'è da congratularsi col collega onorevole Curti proponente di quella riforma del bilancio approvata dal Parlamento che ha introdotto la classificazione funzionale delle spese, cioè in relazione alle finalità che la spesa si propone. Senonché, il sistema non può risolvere tutti i problemi e, in particolare, non risolve il problema che mi ero posto: quello di individuare quali sono le spese per l'aviazione civile contenute nel bilancio generale dello Stato. Mi ha aiutato (ma mi augurerei, come dirò in seguito, che un'altra volta sia il ministro del bilancio ad aiutarci) la diligente pubblicazione del settimanale *Aeronautica*, che ha individuato le somme stanziato nelle varie parti del bilancio. E precisamente, nel bilancio della difesa dovrebbero trovarsi quasi 1.500 milioni per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo, che, come ho detto altra volta, per l'80 per cento sono spese in favore dell'aviazione civile, ma collocate in altro bilancio.

Io auspicherei (e il collega onorevole Curti potrà aiutare con la sua competenza l'avverarsi del mio auspicio) che, almeno, la voce riguardante l'assistenza al volo sia enucleata dal bilancio della difesa e presentata in un apposito capitolo, in modo da poter essere individuata da chi intenda accertare le somme spese per l'aviazione civile. Attualmente tali stanziamenti figurano in cifre di capitoli di spesa che riguardano anche altre somme destinate alla difesa.

Ai 1.500 milioni per l'aviazione civile stanziati nel bilancio della difesa vanno aggiunti gli 8.300 del bilancio dei trasporti e i 7.500 di quello delle poste e telecomunicazioni in relazione al trasporto aereo di effetti postali. Se teniamo, poi, conto dei 650 milioni stanziati nei bilanci della sanità e dell'interno per prestazioni antincendio e sanitarie negli aeroporti, si arriva ad un totale di quasi 18 miliardi contro gli 8 miliardi e 300 milioni che figurano nel bilancio dei trasporti. Ciò conferma l'opportunità di una classificazione funzionale della spesa.

Questo computo non tiene conto delle spese per l'aviazione civile controllate dal Ministero delle partecipazioni statali. Si tratta degli investimenti che effettua l'I.R.I., quale detentore della quasi totalità del pacchetto azionario dell'Alitalia.

Nel fondo globale non ho trovato alcuna spesa interessante l'aviazione civile. Se tale fondo, come osserva la relazione, rappresenta una prefigurazione delle future spese, ciò significa che nel 1965 non si prevedono nuovi interventi a favore di questo settore. Ora, a questo riguardo, appare opportuno impostare fin da questo momento il problema dell'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, anche se non si tratta di un bisogno urgente...

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La questione può anche essere considerata urgente.

VERONESI. Indubbiamente bisogna tener conto dei rapidi progressi della tecnica e non è lontano l'anno in cui gli aerei supersonici arriveranno anche nei cieli d'Italia. Anche se il progetto per la costruzione del *Concorde* anglo-francese ha subito una battuta d'arresto, si può calcolare che nel 1970 o nel 1971 tali aerei entreranno in servizio. Nell'aeroporto di Fiumicino manca una pista adeguata per aerei supersonici.

Abbiamo indubbiamente dinanzi a noi ancora alcuni anni, ma sarebbe opportuno affrontare sin da ora tale problema. Per quest'anno non sarà possibile farlo, dato che il fondo globale non prevede alcuno stanziamento, ma mi auguro che il problema venga posto nelle sedi opportune perché, con una legge speciale, si procuri la somma necessaria per cominciare a provvedere a questa necessità.

Queste considerazioni sulle spese per l'aviazione civile mi inducono a suggerire alcune modificazioni nella classificazione introdotta per sezioni. Io incoraggio gli autori del « terremoto » nel bilancio dello Stato ad insistere nella loro azione, per migliorare il nuovo congegno prima che esso si consolidi e resti, magari per altri cinquant'anni, immutato. Ad esempio, la proposta fatta dall'onorevole Curti nella sua relazione, di una sezione riguardante le infrastrutture, mi sembra un miglioramento rispetto all'attuale classificazione.

Allo stato attuale vi è una sezione ottava che riguarda azioni ed intervento nel campo sociale e una sezione nona che riguarda azioni ed interventi in campo economico. Le spese a cui mi riferivo sono messe nella sezione nona, mentre potrebbero anche essere collocate nella sezione ottava allorché si giustificano certi « rami secchi ». Infatti, quando si chiedono ulteriori spese da parte dello Stato per mezzi di trasporto che economicamente non sono remunerativi, si ha riferimento ad una giustificazione di carattere sociale.

Mi chiedo se non sarebbe possibile una sezione che comprendesse tutto il settore dei

trasporti. Una politica dei trasporti si può fare soltanto se sono ben note, chiare e in evidenza le cifre che riguardano questo settore. La politica dei trasporti, come è noto, è fondamentale per l'attività economica dello Stato ma, come il bilancio è strutturato, non trova una sua adeguata presentazione. A me sembra che mentre, per esempio, la sezione settima, che riguarda azioni ed interventi nel campo delle abitazioni, ha in fondo una giustificazione contingente, in relazione all'attuale momento economico, per cui potrebbe non avere giustificazione in avvenire; una sezione riguardante tutto l'insieme dei trasporti avrebbe una sua utilità permanente. Comunque, si istituisca o meno una sezione che abbracci tutto il settore dei trasporti, l'importante è che nel bilancio si possano trovare distintamente, delle cifre da riunire poi, si da avere un quadro della spesa complessiva dello Stato per questo settore.

Queste osservazioni mi portano a considerare qualche cifra per un confronto con il settore dell'aviazione civile. La situazione delle ferrovie dello Stato è stata fotografata in maniera efficacissima dal breve intervento in Commissione speciale del ministro dei trasporti quando ha ricordato che la spesa per il personale dell'azienda delle ferrovie ha raggiunto, per il 1964, la cifra di 434 miliardi, mentre il totale dei proventi lordi del traffico ammonta a 412 miliardi; sicché la spesa per il personale rappresenta il 105 per cento del prodotto del traffico.

Questo vale per il 1964. Se per il 1965 agguagliamo l'aumento di spese correnti per i benefici che andranno a stabilirsi per tutto il personale dello Stato, e quindi anche per i dipendenti delle ferrovie e consideriamo una ulteriore contrazione del traffico, la situazione diverrà assai pesante. L'intervento dello Stato passerà da 265 miliardi a 395, che sono da confrontare alla cifra dei proventi lordi del traffico. Cioè soltanto metà della spesa sarà coperta dagli introiti del traffico, e all'altra metà dovrà pensarci lo Stato. A questo riguardo, viene spontaneo richiamarsi a quanto scrive il relatore a proposito del bilancio dello Stato, là dove chiede se la differenza finale fra entrate e uscite si chiami oppure no *deficit*. Giustamente egli afferma che, nel caso dello Stato, non si tratta di *deficit*, perché la differenza tra spese correnti ed entrate correnti dà allo Stato un avanzo che può essere adoperato per investimenti. Ma per le ferrovie la differenza fra spese correnti ed entrate correnti rappresenta un autentico *deficit* di 134 miliardi.

A proposito del bilancio dello Stato, afferma il relatore che è opportuno badare all'avanzo e al disavanzo della parte corrente. Infatti, « un disavanzo, in questa sede, indicherebbe un bilancio fallimentare ». Ciò vuol dire che per le ferrovie siamo già al bilancio fallimentare. Dico questo non perché vi siano colpe del ministro, ma perché siamo trascinati a fare non una « politica dei trasporti », ma a continuare nella strada già percorsa.

Una politica dei trasporti non può evidentemente farsi da un giorno all'altro, ma deve pur individuare direttrici di marcia, che non possono essere quelle dell'aumento della spesa nel settore delle ferrovie.

Approfitto della presenza del ministro della marina mercantile per rilevare come non mi sembra sia stata una politica saggia quella che ci ha portati a sostituire l'*Andrea Doria*, affondato, con un'altra unità più grande, che deve solcare i mari sopportando un carico enorme di spese fisse, mentre il numero dei passeggeri diminuisce. L'onorevole ministro conosce questo problema, ma io voglio ricordare alla Camera che il traffico passeggeri nel nord Atlantico ha registrato, nel 1963, una diminuzione del 10 per cento nel settore trasporti marittimi e un aumento del 12 per cento nei trasporti aerei. Che cosa ce ne faremo delle grandi navi che solcheranno gli oceani? Forse, trasporteranno i gitanti, non certo gli uomini di affari, non certo gli uomini che reggono le sorti del mondo economico e politico, i quali non possono certamente passare giornate e giornate sui mari, ma si serviranno del mezzo aereo, così rapido e comodo.

Una politica dei trasporti deve, quindi, tenere conto non solo dell'aviazione civile, ma di tutti i mezzi di superficie, terrestri (ferrovie dello Stato, trasporti su strada) e marittimi. La chiarezza di cifre da me invocata e la chiarezza di indirizzi ci permetterebbero di avere una politica dei trasporti. Ma chi mette insieme le cifre e chi enuncia i criteri per una politica dei trasporti?

Non vi è un organo ministeriale. Si potrebbe pensare a un Comitato di ministri interessati al settore dei trasporti, o ad un consiglio superiore di tutti i trasporti, al quale si pensò nell'immediato dopoguerra. Dal disegno di legge che immetteva l'aviazione civile nella competenza del Ministero dei trasporti, fu stralciato un articolo che avrebbe deferito al ministro dei trasporti il concerto e l'armonizzazione tra tutti i sistemi di trasporto.

Le competenze distaccate tra settori possono portare ad autentici abbagli come quelli

che citerò, desunti da affermazioni che sono state fatte da colleghi, per altro verso illustri e preparati. Ad esempio, in tema di trasporti aerei, in una precedente discussione, si parlava del progresso fatto dalla bilancia dei noli aerei. Per dimostrare l'interesse dell'Italia ad incrementare questo genere di trasporti, si raffrontava il progresso compiuto dai noli aerei con quello dei noli marittimi e degli altri trasporti. Ma — ed ecco il punto — non basta, come ha fatto, in quell'occasione, l'oratore a cui mi riferisco, fare il raffronto fra i noli alla esportazione e all'importazione dei due modi di trasporto marittimo ed aereo. Perché vi sono i noli attivi per il traffico fra i terzi paesi, che sono validi per la marina mercantile (che conosce la libertà dei mari) tanto che nel 1963 essa ha dato ben 214 milioni di dollari, mentre, per l'aviazione civile (che non conosce la libertà dei cieli, ma soltanto i cieli nazionali) questo genere di traffico fra paesi terzi è limitatissimo e ha contribuito, nel caso specifico, solo con 7,4 milioni di dollari. Ecco un raffronto incompleto, che è stato fatto avendo riferimento soltanto ai dati desumibili da uno studio particolare.

Bisogna, poi, considerare che i mezzi di trasporto marittimo ed aereo hanno origine diversa: mentre i nostri cantieri lavorano — con difficoltà e con contributi, d'accordo, ma purtuttavia lavorano — per costruire le nostre navi, per la flotta aerea siamo pesantemente tributari dell'estero. Se i dati in mio possesso sono esatti, fra il 1958 e il 1963 l'I.R.I. ha investito, complessivamente, oltre 110 miliardi di lire, in gran parte per l'acquisto all'estero di aeroplani e pezzi di ricambio. Come contropartita mi risulta soltanto un modesto contratto alla Fiat per alcune parti del *Caravelle*. Per il 1964 erano previsti investimenti per 21 miliardi, due terzi dei quali destinati ad acquisti all'estero di velivoli e parti di ricambio.

Nella relazione programmatica del Ministero delle partecipazioni statali dello scorso anno, si legge che il programma di investimenti nel settore dei trasporti aerei per il quadriennio 1963-66 ammonta a 94 miliardi, di cui 70 miliardi per la flotta, 17 per immobili e impianti di agenzie e 6 per scorte e attrezzature. Sottraendo i circa 40 miliardi pertinenti al biennio 1963-64, si può ben dire che buona parte degli altri 50 miliardi andranno ancora all'estero per acquisto di velivoli e pezzi di ricambio.

L'osservazione non intende soltanto sottolineare la necessità, nella valutazione dei vari tipi di trasporto, di avere davanti tutto il quadro di questi ultimi, ma vale anche come in-

vito al ministro competente perché voglia cercare di ottenere contropartite sul piano politico a questo esborso notevolissimo di valuta che vien fatto per l'acquisto di materiale aeronautico all'estero.

Tornando al discorso della politica dei trasporti, affermavo, dianzi, che non esiste un organo dello Stato che sia in condizioni di abbracciare tutto il settore. Non so se nella Commissione per la programmazione si sia tenuto conto di questa necessità. Mi rincresce, anzi, che non sia presente il ministro del bilancio e neanche il suo sottosegretario, e vorrei proprio pregare di far presente al ministro la mia richiesta di farci conoscere la via che egli intende percorrere per migliorare la situazione attuale nello studio e nello sviluppo di una politica dei trasporti. In proposito mi richiamo a quanto venne detto l'anno scorso in Commissione (rilevo a questo proposito che la Commissione parlamentare di cui faccio parte ha competenza in materia di trasporti terrestri, aerei e marittimi, quindi è una Commissione che ha intera la competenza su tutti i rami dei trasporti).

Vorrei perciò concludere questo mio intervento con una indicazione pratica. Un anno passa presto, i bilanci si ripreparano, e noi riprenderemo le nostre discussioni. Non sarebbe possibile, prima di arrivare alla discussione del bilancio prossimo, fra un anno, avere in Commissione trasporti, forniti dal ministro del bilancio, tutti gli elementi che possono essere raccolti da uffici incaricati allo scopo per avere una seria valutazione della politica dei trasporti? Con una visione generale si potranno giustificare le spese. Non si chiedono qui drastiche riduzioni in settori dove esse non sono immediatamente possibili, ma si chiede che venga acclarato che cosa figura in bilancio in ragione dell'eredità del passato e che cosa c'è per lo sviluppo futuro. Ciò può essere evidenziato soltanto da una discussione su questa materia che sia fondata su una completezza di dati che nessuno di noi è in condizione di raccogliere. Questo auspicio desidero sia preso in considerazione dal ministro del bilancio e mi auguro che i colleghi della Commissione trasporti concordino con me nella volontà di avere questo panorama che ci permetta a ragion veduta l'anno prossimo di giudicare delle cifre stanziare in bilancio. Altrimenti, continuerà questo discorso tra sordi: il sostenitore delle ferrovie chiederà l'aumento degli stanziamenti per le ferrovie, il sostenitore dei trasporti aerei chiederà l'aumento delle somme per questi

trasporti. Ciò sarà inevitabile — ripeto — senza un criterio direttivo che permetta di distinguere ciò che è presente nel bilancio come eredità di situazioni passate e ciò che, invece, vogliamo introdurre perché le situazioni attuali, lamentevoli e deplorevoli, come dicono le relazioni, vengano a cessare. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

DEGAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli ministri, sono particolarmente lieto di prendere la parola subito dopo il collega Veronesi: posso così riallacciarmi all'ultima parte del suo discorso che è la prima del mio. Desidero cioè anch'io ribadire l'esigenza che, e nella *Relazione programmatica* e nel bilancio, sia possibile individuare esattamente qual è la politica dei trasporti; quanto il sistema dei trasporti viene a costare nel nostro paese; e soprattutto, se vogliamo fare una seria politica di programmazione, che cosa produce tale sistema dei trasporti. Solo così sarà possibile superare quel settorialismo che ancora oggi sembra contrapporre le diverse strutture, le diverse aziende ed attività inerenti a tale servizio.

Evidentemente vi è la necessità di un esame unitario dell'attività pubblica in questo settore. Ciò non è neanche troppo difficile in quanto sia per quanto riguarda le costruzioni e gli impianti, sia per quanto riguarda le utenze di questo sistema dei trasporti, l'ente pubblico ha enormi possibilità di incidenza. Le costruzioni sono praticamente tutte a carico dell'ente pubblico o quanto meno avvengono su concessione dell'ente pubblico, e perciò sono facilmente valutabili. Soltanto nel settore dei trasporti su strada vi è una certa difficoltà di rilevamento per ciò che riguarda la economicità e i volumi di traffico.

Se vogliamo fare una vera politica di programmazione, un sistema di trasporti adeguato alle esigenze sociali attuali del nostro paese può costituire un momento di estrema utilità e necessità ai fini del conseguimento degli scopi reali della programmazione. Se vogliamo veramente superare gli squilibri territoriali tra zona e zona del nostro paese, il primo passo deve consistere nel considerare, ad esempio, quanto sia stato utile per le zone del triangolo industriale possedere un'efficiente rete stradale e ferroviaria e un efficiente sistema di porti e aeroporti, e quanto invece sia stato dannoso per le altre zone del paese esserne sprovviste.

Nella legge urbanistica, almeno dalle indiscrezioni della stampa, si parla di un piano

urbanistico nazionale. Credo che ormai questo sia un dato acquisito dalla generale cultura urbanistica del nostro paese. Evidentemente, elemento caratteristico del piano urbanistico nazionale dovrà essere l'individuazione delle infrastrutture fondamentali che devono agire da supporto del sistema dei trasporti. Se il piano urbanistico nazionale non vuole essere un mero rilevamento grafico, ma intende collegarsi al piano di sviluppo dell'economia nazionale, deve fornire esatte indicazioni sulle strutture fondamentali da realizzare per conseguire gli scopi che la programmazione si prefigge, primo fra tutti il superamento degli squilibri tra zona e zona.

Occorre pertanto un esame generale della situazione inerente al trasporto aereo, su cui con tanta competenza si è intrattenuto il collega onorevole Veronesi, al trasporto per ferrovia e su strada, a cui potremmo anche aggiungere, poiché la nostra struttura economica è aperta ai mercati internazionali, il trasporto per via d'acqua. E sono lieto che sia presente anche il ministro della marina mercantile.

Com'è noto, l'«Anas» ogni cinque anni procede ad un rilevamento statistico dell'intensità del traffico sulle proprie strade. Tale rilevamento sarà compiuto esattamente l'anno prossimo. Penso che sia utile cogliere questa occasione, non tanto per compilare una carta dell'intensità del traffico sulle strade statali, quanto per analizzare questi dati comparandoli con quelli relativi a tutti i sistemi di trasporto. Sarà così possibile un esame generale dell'intera situazione dei trasporti che potrà offrire elementi molto preziosi.

Condivido la proposta del relatore circa la catalogazione nel bilancio dello Stato dei vari interventi per ciò che concerne le infrastrutture. Siccome le infrastrutture scolastiche sarebbero nella sezione VI, quelle ospedaliere certamente nella sezione VII, probabilmente quelle della proposta sezione VIII si limiteranno pressoché totalmente alle infrastrutture che si riferiscono al sistema dei trasporti.

Chiedo allora di poter dire qualcosa su ciò che credo doveroso dire come veneto per quel che riguarda la situazione non solo del Veneto ma dell'Italia orientale in genere in ordine a questo problema. Certamente quando si parla di porti, di aeroporti, di valichi alpini, si deve fare una constatazione: oltre agli squilibri fra il nord ed il sud del nostro paese vi sono anche quelli tra l'est e l'ovest, e ciò è stato riconosciuto dalla stessa Commissione nazionale per la programmazione economica, la quale ha suddiviso il paese in tre settori:

Italia nord-occidentale, Italia centro-orientale, Italia meridionale.

Gli elementi emergenti di questo squilibrio in senso longitudinale si hanno nell'esame del programma autostradale (chiedo scusa se esco dall'ambito di competenza dei ministri presenti ma ritengo di non potermene esimere facendo un quadro generale) ed anche in quello delle proposte che vengono avanzate con sempre maggior frequenza di apertura di nuovi valichi alpini. Se vi è un settore che finora non è riuscito ad avanzare con gli altri per questo aspetto è certamente quello dell'Italia orientale. Noi siamo inseriti nel mercato comune europeo, ma praticamente per ciò che riguarda i trasporti gli unici ammodernamenti per il collegamento con le altre nazioni dell'Europa facenti parte del mercato comune si sono verificati nella parte occidentale del nostro paese; la parte orientale quanto ai rapporti con il centro Europa è rimasta nella stessa situazione dell'anteguerra, con un valico del Brennero sempre più intasato e sempre più incapace di assorbire il suo traffico. Abbiamo sì un Adriatico che si inoltra ben avanti verso il centro dell'Europa, ma esso rimane una insenatura morta se non ha la possibilità di raccordarsi con strade, con ferrovie, con oleodotti (fortunatamente questo collegamento sembra ormai assicurato) con l'Europa centrale.

Lo squilibrio accennato si evidenzia maggiormente quando vengono portate avanti sempre nuove attuazioni e nuove proposte di valichi alpini sia ferroviari sia stradali nell'arco alpino occidentale, mentre noi veneti ci stiamo battendo da anni per un solo valico ed una sola autostrada di natura internazionale, e ciò non certo per malintesi sentimenti campanilistici ma dopo aver minutamente approfondito le necessità e le esigenze onde s'impone questa apertura di valico e questa nuova grande arteria internazionale che colleghi Venezia con Monaco di Baviera. Abbiamo esaminato la convenienza di questo collegamento anche dal punto di vista dei riflessi sociali che può avere e della capacità di reddito che può determinare nel nostro territorio: esso può essere veramente l'elemento decisivo per far superare alla parte orientale della pianura padana quel distacco che ancora lamenta nei confronti della parte occidentale. Le sette province venete si sono collegate appositamente in un consorzio che, redigendo un piano di sviluppo generale per il Veneto, ha constatato come sia veramente necessario che lo Stato nel campo delle autostrade non aderisca semplicemente alle richieste che vengono dal

basso, anche quando esse siano totalmente finanziate, come qualche volta succede, ma segua veramente una sua politica in questo settore utilizzandolo per il raggiungimento degli scopi che il centro-sinistra stesso, in definitiva, nel momento in cui si è realizzato come forma di governo, si è posto.

Noi abbiamo sempre ritenuto che una delle caratterizzanti di questa nuova politica fosse la programmazione, e fra gli scopi della programmazione abbiamo individuato questi, che giudichiamo possano essere scopi qualificanti se il Governo saprà attuare una politica che valga a raggiungerli.

E con particolare soddisfazione, poi, che noto come si sia dato un inizio, per quanto timido, alla realizzazione di quel piano dei porti di cui tanto si è parlato. Dieci miliardi evidentemente sono ben poca cosa, ma l'avere instaurato per lo meno una voce particolare può essere una dimostrazione di buona volontà, e garantisce anche in definitiva che questa voce non scomparirà più, per cui sarà possibile incrementarla a mano a mano. Dieci miliardi sono pochi, dicevo, ma anche qui, se si avrà il coraggio di concentrare la spesa nei porti più interessanti, rendendosi conto che in definitiva è più utile per il paese avere alcuni porti particolarmente attrezzati che servono a determinate zone, sarà possibile rendere veramente produttivi anche questi 10 miliardi, tanto più che i porti non sono più porti soltanto commerciali, ma tendono in misura sempre maggiore a diventare porti integrati, cioè commerciali e industriali, per cui sarà abbastanza facile individuare dove sia necessario localizzare questa spesa.

Vorrei fare qualche osservazione, da ultimo, sul problema della sicurezza del traffico. È un problema che emerge maggiormente nella stagione estiva, quando le vittime del traffico stradale aumentano di numero e più frequentemente si verificano tragedie che colpiscono l'opinione pubblica. Si tratta di un problema che veramente deve impegnare ciascuno di noi per la sua soluzione, se è vero come è vero che sono ormai più di 10 mila all'anno i morti sulle nostre strade. È quindi un problema le cui conseguenze sono tragiche, e che d'altra parte ha anche una sua rilevanza economica.

Si impone una spesa da parte dello Stato per l'ammodernamento delle nostre strade, delle ferrovie, per migliorare i rapporti tra strada e ferrovia. Non dimentichiamo che il problema dei passaggi a livello si pone particolarmente nelle zone vicine alle città industriali, in cui le strade di accesso al centro

industriale sono intasate almeno due volte al giorno da un traffico intenso, con moto pendolare. E dobbiamo lamentare che proprio vicino a questi centri troppo spesso i passaggi a livello non sono stati ancora resi sicuri attraverso la costruzione di sovrappassaggi o sottopassaggi. Ma è un problema che va risolto anche con una campagna di educazione degli utenti, che deve corrispondere anche ad un irrigidimento delle norme che colpiscono coloro che non rispettano le norme stesse. Troppi sono ancora coloro che affrontano il viaggio su una strada al volante di una macchina senza rendersi conto di portare non solo la responsabilità della propria vita, ma molto spesso anche della vita degli altri. Quindi è veramente necessario colpire duramente. Direi che se molte volte l'omicidio è considerato — come è giusto — colposo, perché non vi è evidentemente alcuna premeditazione nel determinare i disastri nelle nostre strade, è anche vero però che l'utente sa bene o dovrebbe sapere a che cosa va incontro, quali responsabilità si assume e quindi, in definitiva, una scorrettezza, una noncuranza delle norme, dovrebbe essere considerata come una aggravante, in modo che il « pirata della strada », così come viene chiamato, non abbia alcuna possibilità di tornare a provocare danni e disgrazie nelle strade del nostro paese. Per altro, ripeto, è necessario che soprattutto attorno ai centri industriali nelle zone laddove il moto pendolare dalla casa al lavoro va sempre più incrementandosi, perché oltre tutto i nostri cittadini desiderano sempre meno abitare nei grandi alveari e, avendone il reddito, preferiscono allontanarsi dal posto di lavoro per avere la possibilità di respirare quell'aria pura che le nostre città ormai più loro non consente, vi sia una sempre maggiore sicurezza del traffico. E qui non è più questione di sicurezza, qui è anche questione di rendere più agevole il rapporto casa-lavoro e quindi diventa un problema sociale ed anche economico nello stesso tempo. Qui si tratta veramente di venire incontro ai nostri enti locali i quali nel momento in cui hanno redatto i loro piani regolatori comunali ed intercomunali (chi è riuscito ad andare al di là del semplice piano regolatore comunale) sono riusciti ad immaginare una soluzione di tutti questi problemi e si trovano di fronte ad oneri finanziari veramente colossali.

Se è vero che il Ministero dei trasporti è andato incontro a certe amministrazioni locali per i problemi del traffico locale, aiutando la costruzione delle metropolitane, sono qui a tornare a chiedere quello che ho chiesto

già per il bilancio 1963-64: che si attui una politica organica, per cui non vi siano città benemerite, città che godono di questi aiuti e altre città che, viceversa, non ne godono, pur avendo problemi totalmente analoghi. E non è detto che devono essere risolti esclusivamente attraverso la metropolitana, perché possono essere affrontati in altri modi. Non mi pare che sia un criterio di priorità qualificante il fatto che se si faccia una metropolitana allora il Ministero dei trasporti debba intervenire, mentre se si affronta il problema attraverso altri sistemi, il Ministero dei trasporti si senta disimpegnato da ogni intervento.

Sempre in tema di moto pendolare attorno alle nostre città dobbiamo dire che il problema si deve affrontare dando maggiore possibilità e capacità agli enti locali anche per ciò che riguarda la stessa utilizzazione del trasporto. Oggi è consentito fare delle municipalizzate; è consentito concedere da parte delle amministrazioni comunali linee ai privati, ma quando andiamo al di là della cinta dell'amministrazione comunale, ricadiamo sotto la competenza, se non erro, del Ministero dei trasporti. Oggi abbiamo l'ente provincia; domani potranno esserci i consorzi dei comuni che dovranno affrontare la redazione dei piani regolatori comprensoriali ed è logico che in una politica urbanistica che è anche in definitiva il primo passo d'un piano di sviluppo di tutto un certo territorio che non ha un suo confine amministrativo, ma che certamente ha un suo confine economico e sociale, debba reputarsi necessario dare in mano agli enti locali questo settore perché essi possano affrontare i problemi relativi sollecitando l'iniziativa privata che avrebbe sempre ampia quota di partecipazione e coordinando le linee di soluzione dei vari problemi per le necessità sociali di queste plaghe che vivono attorno ai centri in sviluppo, risolvendo la questione in uno spirito di ampia apertura sociale e di comprensione vera dei problemi della nostra gente, dei nostri operai, nei confronti di questo particolare aspetto della loro giornata.

Noi dobbiamo renderci conto che vi sono lavoratori i quali per lavorare otto ore in un centro industriale, ne dedicano altre cinque o sei complessivamente per il trasporto. Lascio immaginare a voi quale complesso di problemi psicologici, morali, umani questo fenomeno comporti. Si dirà che il problema potrebbe essere risolto cercando di sospingere il lavoratore ad avvicinare la propria dimora al luogo di lavoro, ma questa soluzione non

è molto gradita. Lasciare, in definitiva, la possibilità di vivere nella terra dove si è nati, nell'ambiente sociale nel quale si è nati e cresciuti: è anche questa una forma di politica che mi pare vada difesa e condotta innanzi.

E quindi questo dei moti pendolari dalla casa al lavoro e viceversa un aspetto che vorrei pregare il Governo di tener presente in modo particolarissimo, usufruendo dell'esperienza degli enti locali e delle proposte che essi da anni vanno al riguardo facendo, perché i lavoratori possano vivere nell'ambito familiare il massimo tempo consentito loro dal lavoro che svolgono.

Concludendo, mi auguro che il bilancio prossimo veda accolta la proposta dell'onorevole relatore di individuare questa sezione ottava per gli interventi per le infrastrutture e che sia dato modo di avere una comprensione generale, di rilevare esattamente le esigenze di questo settore, di vedere quali siano i principi organizzativi per risolvere attraverso essa i problemi delle ferrovie, quelli dell'Azienda della strada e tutti gli altri attinenti alla materia del trasporto. (*Applausi al centro*).

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

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi soffermerò in primo luogo ad esaminare la tabella 9 relativa allo stato di previsione che concerne proprio il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio 1965.

Senza scendere ad analisi che ci porterebbero troppo lontano, rilevo che i dati contenuti sinteticamente nella tabella lasciano intravedere, dal punto di vista della spesa e dell'entrata specificamente afferenti a questo dicastero, una complessiva spesa di milioni 50.502,3 di cui milioni 41.153,9 per la parte corrente, milioni 9.340,6 per il conto capitale e milioni 7,8 per rimborso di prestiti. Si tratta del vecchio prestito contratto 35 anni fa per la ferrovia circumetnea di Catania, che si deve pagare in 50 rate annuali, e credo che siamo alla trentacinquesima rata.

Sono poi accantonati, con riferimento a provvedimenti legislativi in corso, milioni 687,3 per la parte corrente e milioni 611,7 per il conto capitale; sicché le spese ammontano in effetti, anziché a milioni 50.502,3, a milioni 51.801,3 di cui 41.841,2 per la parte corrente, 9.952,3 per il conto capitale e milioni 7,8 per rimborso di prestiti.

I provvedimenti legislativi afferiscono per milioni 167,5 alla nuova misura dell'indennità integrativa speciale e per milioni 218, 5 al

contributo alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana.

Per le nuove variazioni, abbiamo: milioni 6.957 per la rivalutazione delle sovvenzioni ad aziende concessionarie di ferrovie, tramvie extraurbane, filovie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico; milioni 595 per gestioni dirette a cura dello Stato di ferrovie e di servizi di navigazione lacuale; milioni 315 per contributi di avviamento a società di navigazione aerea per l'esercizio di servizi aerei interni ed a lungo raggio; milioni 75 per quote dovute all'organizzazione per l'aviazione civile internazionale e quote di partecipazione all'assistenza aerea del nord Atlantico. Sicché le sovvenzioni e i sussidi per quel che si riferisce alla prima voce (milioni 6.957) salgono a milioni 22.275, per quel che si riferisce alla seconda voce (milioni 595) salgono a milioni 9.200, cui bisogna aggiungere milioni 3.500 per la ferrovia metropolitana — secondo tronco — di Roma, milioni 3.900 per aeroporti civili, milioni 1.716 per enti, istituzioni e società di navigazione aerea e milioni 1.365,5 per il mantenimento degli aeroporti ed altri campi di volo.

A queste vanno aggiunte le spese per il personale e le spese per gestioni dirette a cura dello Stato.

Bisogna avvertire che della complessiva spesa di milioni 50.502,3 prevista per l'anno finanziario 1965, milioni 28.114,4 riguardano spese ripartite od annualità: di cui milioni 895,9 concernono oneri per prestazioni riferibili a precedenti esercizi e milioni 27.218,5 riguardano oneri connessi a prestazioni ancora da realizzare.

Come è possibile evincere da questi dati, è facile osservare che il bilancio dei trasporti, nella sua stretta accezione finanziaria, pur rivestendo il settore una importanza notevole quale elemento stimolatore dello sviluppo economico della nazione, non è fra quelli che richiamano la maggiore attenzione tanto dell'opinione pubblica quanto del Parlamento e del Governo, o quanto meno non la richiama con l'intensità e la costanza che sarebbero necessarie. Forse da questo scarso interesse è derivata una politica dei trasporti, che dal dopoguerra ad oggi, non è stata abbastanza ferma né tanto meno lungimirante.

A tale politica a singhiozzo fanno riscontro carenze di mezzi, ritardo di treni, inadeguatezza dei servizi di pubblico trasporto.

Nel soffermarci su un settore altrimenti vitale per lo sviluppo della nazione, al di là di qualsiasi spirito polemico, cerchiamo di impostare un dialogo serio e costruttivo.

Ogniqualevolta si parla di trasporti ritorna in auge la vecchia polemica che da decenni si sta svolgendo circa la scelta fra trasporti su rotaia e strada. Il problema va impostato e risolto sul piano della economicità dei servizi, tralasciando sentimentalismi, concetti irrazionali, valutazioni errate.

A questo proposito potrebbe risultare istruttivo quanto ha detto in una conferenza tenuta presso l'A.C.I. di Roma, il signor Margetts, autorevole membro del comitato direttivo delle ferrovie britanniche: « Né l'ammodernamento, né le economie di esercizio possono dare vitalità alle ferrovie, laddove non esiste possibilità di grandi volumi di traffico. Altri mezzi altamente sviluppati e superiori alle rotaie si sono affermati in modo solido. Se non si fa presto ed in scala sufficiente qualcosa finora non tentata, il traffico declinante, i costi crescenti, la concorrenza, la scontentezza e l'indifferenza del pubblico e dei commercianti, porteranno le ferrovie ad un punto tale che la guarigione non sarà più possibile e la maggior parte di questo esercizio morirà ».

Purtroppo in Italia, spesso per ragioni elettoralistiche, non si è saputo o voluto risolvere il problema, da parecchi anni sul tappeto, mentre allo Stato tale inerzia costa fior di miliardi all'anno, determinando lo spreco di somme, che potrebbero essere spese più proficuamente per l'opera di ristrutturazione dell'azienda, sulla quale intendo fra breve svolgere alcune considerazioni.

Non sembri che questo mio intervento sia animato da spirito critico o addirittura polemico. Quanto andrò esponendo, infatti, trova il suo fondamento nelle osservazioni fatte dallo stesso onorevole ministro dei trasporti dinanzi alla Commissione dei 75, ove il senatore Jervolino riconobbe chiaramente la gravità delle passività afferenti al bilancio delle ferrovie dello Stato.

« Il personale della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato — ha osservato il ministro in Commissione — è così composto: personale di ruolo 176 mila; assuntori 13.500; unità appaltate 21 mila; complessivamente 210.500 unità. Per questo personale l'azienda delle ferrovie dello Stato sostiene un onere di 434 miliardi, mentre il traffico, come risulta dal bilancio sottoposto alla vostra attenzione, dà un prodotto complessivo di 412 miliardi. Di talché le spese per il personale rappresentano il 105 per cento del prodotto del traffico. Naturalmente i prodotti del traffico non sono sufficienti per sostenere tutti gli oneri necessari ».

Non occorre aggiungere altro all'eloquenza di queste cifre. Ne deriva così che il *deficit* previsto dallo stesso ministro per quest'anno in 90 miliardi e 297 milioni deve essere ulteriormente aggravato per i cosiddetti oneri extraziendali (83 miliardi e 900 milioni) e per il contributo per le pensioni (81 miliardi e 100 milioni) per cui, secondo una previsione molto equilibrata, per il 1965 sarà necessaria un'integrazione del Tesoro di ben 255 miliardi e 297 milioni. Se poi si tiene conto dei 70 miliardi che rappresentano l'onere per l'attuazione del conglobamento, secondo la legge recentemente approvata dalla Camera, e aggiungendosi a ciò una previsione di minori introiti di 60 miliardi, si arriva ad un *deficit* certamente non trascurabile di ben 395 miliardi e 297 milioni.

Questa arida enunciazione di cifre sta a dimostrare in tutta la sua drammatica realtà qual è la gravità delle difficoltà, in cui si dibatte l'azienda delle ferrovie dello Stato. Ma a questo aspetto squisitamente finanziario della questione si aggiungono ben altri problemi, che mi sforzerò di sottoporre sinteticamente all'attenzione del signor ministro.

In Italia, come già più volte è stato denunciato dalla stessa azienda ferroviaria, esistono 4.500 chilometri di ferrovie passive; di questi, le stesse ferrovie dello Stato giudicano possibile la soppressione immediata, senza rilevanti difficoltà di ordine tecnico ed economico, di 2.185 chilometri, per un complesso di 61 linee.

Il problema va risolto con carattere di urgenza, tenendo soprattutto conto che l'eliminazione dei cosiddetti « rami secchi » ferroviari (espressione ricorsa più volte nella discussione tenuta dinanzi alla Commissione dei 75 e di cui lo stesso onorevole ministro si è spesso avvalso) va inquadrata nella politica generale dei trasporti e non soltanto in quella delle ferrovie. Tale politica si fonda sui grandi progetti stradali e autostradali, sulla diversificazione e specializzazione dei trasporti, quali esigenze di tutte le economie progredite.

In questa luce il contrasto tra rotaia e strada apparentemente insanabile assume nuove dimensioni. In tale realtà non si può più concepire l'autostrada come semplice mezzo integrativo della ferrovia. L'esempio più tipico è offerto dall'« autostrada del sole » che, concepita come un energico e valido strumento di collegamento per tutta la penisola, adesso si vorrebbe quasi trasformare in un semplice raccordo tra città viciniori, dimenticando che tutte le spese e tutti i sacrifici sostenuti per questa meravigliosa realizzazione in tanto han-

no un senso in quanto consentono proprio a questo strumento di penetrazione e di traffico moderno di conseguire l'obiettivo naturale, per cui esso stesso è nato. Non si può pensare cioè che l'« autostrada del sole » (mi riferisco ad essa come ad un prototipo) si possa ridimensionare a rapporti di colleganza fra città più o meno vicine, anche se a distanze di un certo impegno. Infatti, una volta che ci si è avviati su questa politica autostradale, si deve andare fino in fondo; anche perché sappiamo che il titolo che fu dato, quasi in senso di auspicio, a tale autostrada ha un obiettivo ben preciso: quello di arrivare fino dove il sole batte più forte, cioè fino alla Calabria, alla Sicilia, alla parte estrema del meridione d'Italia, sì da consentire a tutti i cittadini italiani di servirsi di questo strumento per una larghissima diffusione del traffico dal Brennero al capo Lilibeo.

A questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sui problemi connessi con il proseguimento dell'« autostrada del sole » dopo Napoli. Mentre infatti tutto il tratto che è stato finora compiuto è stato, quasi a spron battuto, portato a compimento, invece per i soliti contrattempi e le solite remore constatiamo che nel sud l'iniziativa sta segnando il passo. Per non parlare poi della tragedia delle autostrade siciliane: la Messina-Catania-Siracusa, la Messina-Palermo, che avrebbero dovuto trovare da lungo tempo un facile inizio e che sono rimaste ancora nel limbo delle buone intenzioni, per cui ancora si fanno le progettazioni, si discute le loro modalità, ma in concreto non si è fatto niente; soprattutto per quanto concerne gli appalti dei tronchi materialmente iniziati da una parte e dall'altra, per i quali non è stato fatto che ben poco.

La eliminazione dei « rami secchi » nelle ferrovie dello Stato non deve significare l'uscita dalla porta e il rientro dalla finestra della stessa azienda ferroviaria. Intendiamo riferirci alla ventilata idea di cui l'onorevole ministro ha parlato in sede di Commissione speciale, di sostituire i « rami secchi » per le ferrovie con servizi di autotrasporto gestiti dall'azienda o da una sua ramificazione.

Parlerò fra poco della riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato, ma fin da adesso desidero sottolineare la necessità che ogni azienda abbia compiti a lei connaturali e congeniali. Se una azienda ferroviaria si deve occupare soprattutto di ferrovie, sarebbe quasi forzare la situazione naturale dell'azienda se le si volesse attribuire compiti che non sono di sua specifica competenza, poiché sarebbe

strano che le ferrovie diventassero delle autovie, « per la contraddizione che nol consente ».

In proposito abbiamo il dovere di far notare che con il denaro del contribuente, non si devono effettuare esperimenti che si concluderebbero in spese notevoli senza alcun vantaggio per l'utente e lo stesso contribuente. I « rami secchi » vanno eliminati e non sostituiti con altri « rami secchi » di autotrasporto che costituirebbero un nuovo grosso onere per lo Stato, provocando conseguenze negative per la nostra economia.

La soluzione del problema va inquadrata quindi entro limiti più rispondenti ad una realtà economico-sociale sempre più complessa.

Purtroppo neppure in questa fase la volontà governativa procede univoca. Infatti, mentre il ministro dei trasporti sta studiando la possibilità di ridurre alcune linee ferroviarie passive e di scarso interesse, il ministro dei lavori pubblici, cui spetta il compito della costruzione delle linee ferroviarie, continua imperturbato in una condotta del tutto antitetica, giacché il Ministero dei lavori pubblici ha in corso nuove costruzioni per un importo di spesa di circa 70 miliardi per linee complementari giudicate improduttive dal Ministero dei trasporti. Strani risultati di una formula governativa, rappresentati proprio da due ministri, l'uno democristiano e l'altro socialista, che agiscono « l'un contro l'altro armati ».

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se consente, non è esatto quanto ella afferma, perché il Consiglio superiore dei lavori pubblici lavora in perfetta armonia con le ferrovie dello Stato. Questo dico per sua tranquillità.

SANTAGATI. Prendo atto che lei va d'accordo con il ministro socialista.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma che c'entra questo?

SANTAGATI. Siccome la politica del ministro socialista è quella prevalente...

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ella dice cosa inesatta, glie l'ho già detto e le confermo ciò che ho detto per sua tranquillità.

SANTAGATI. Mi auguro che ella possa in avvenire convalidare coi fatti queste sue asserzioni.

Se il problema non verrà risolto, non si potrà fare alcun passo avanti per permettere alle ferrovie dello Stato di operare come una moderna azienda industriale e non come una mastodontica e antidiluviana istituzione di pseudobeneficenza. L'eliminazione dei « rami secchi » sarebbe il primo passo per avviare

l'azienda verso una sana gestione con criteri industriali e produttivistici.

È proprio di oggi la riunione a palazzo Chigi, sotto la presidenza del vicepresidente del Consiglio onorevole Nenni, del comitato misto incaricato di elaborare le proposte di riforma dell'azienda ferroviaria. Del predetto comitato fanno parte i ministri dei trasporti, del tesoro, del bilancio, il direttore generale delle ferrovie, il ragioniere generale dello Stato e rappresentanti sindacali, che presenteranno un documento di lavoro. Sempre secondo le notizie che abbiamo appreso dalla stampa, verranno costituiti tre gruppi di lavoro: uno incaricato della riorganizzazione dell'azienda, un secondo, che si occuperà delle questioni finanziarie connesse alla riorganizzazione; un terzo gruppo, che si occuperà dei problemi del personale, del riassetto delle carriere e delle retribuzioni.

L'onorevole Nenni, in dichiarazioni rese nel passato, si è impegnato a far sì che questo comitato porti a compimento i suoi lavori al più presto possibile, in modo che non oltre il mese di marzo dell'anno venturo possa presentarne le risultanze all'approvazione del Consiglio dei ministri.

Gradirei che su questo punto il ministro, nella sua risposta, potesse darci ulteriori delucidazioni, perché di preciso abbiamo soltanto un riferimento specifico fatto in quest'aula qualche settimana fa, nel corso della discussione della legge sul conglobamento, dal ministro per la riforma burocratica onorevole Preti. Egli spiegò soltanto le ragioni che ostavano alla concessione di un acconto, sia pure modesto, di 10 mila lire ai dipendenti delle ferrovie: si sarebbe non solo aggravato il bilancio di un ulteriore *deficit*, ma nello stesso tempo sarebbero stati indotti ad agitarsi altri dipendenti dello Stato, che ritengono di non avere diritti inferiori a quelli dei ferrovieri. Quindi, saremmo grati al ministro se potesse darci un chiarimento, che a noi potrebbe sommaramente interessare; poiché dai lavori della Commissione dei 75 abbiamo appreso dell'esistenza degli stessi motivi ostativi indicati dall'onorevole Preti alla concessione degli aumenti. Ma non abbiamo ancora potuto avere particolari delucidazioni circa le idee, i progetti, le prospettive della riforma dell'azienda ferroviaria e quali sarebbero i postulati in base ai quali si penserebbe di attuarla.

Ho sentito in proposito qualche indicazione molto generica dello stesso onorevole Preti, il quale affermò che essa sarebbe diventata un'azienda moderna, che dovrebbe avere compiti simili a quelli di una grande

industria autonoma. Si tratta di affermazioni molto generiche, che non consentono di intravedere quale sia il pensiero del Governo su questa materia. Ma altre riforme, di natura strutturale, vanno affrontate: 1) automazione degli impianti; 2) economicità di gestione, col ridimensionamento dei servizi. Da qui la necessità di badare soprattutto alle effettive esigenze dell'azienda e di non subordinarle a pressioni politiche. Prima di enunciare una terapia, è necessario rendersi conto dello stato dell'ammalato.

La nostra azienda detiene il primato, nell'Europa dei Sei, per la densità di personale, con 9,9 unità su ogni chilometro-linea contro le 2,2 unità dell'azienda belga; oltre il 72 per cento degli introiti del traffico e dei servizi sono assorbiti dalle spese per il personale, che costituisce il 55 per cento della spesa corrente. Su di una linea di 21.930 chilometri, quasi l'80 per cento ha un invecchiamento di oltre 50 anni. La voce del bilancio riguardante gli ammortamenti, i rinnovamenti e le migliorie destina soltanto 85 miliardi, cioè il 13 per cento della spesa corrente. Tale percentuale è inferiore a quella degli anni scorsi.

La limitazione di spesa per la normale manutenzione potrebbe causare un fenomeno già verificatosi in passato, precisamente durante il piano quinquennale (1958-1962) delle ferrovie dello Stato, allorché l'azienda fu costretta a stornare dai fondi straordinari circa 40 miliardi per procedere alle opere di normale manutenzione, col risultato di vedere sensibilmente decurtati gli stanziamenti destinati, appunto con i fondi straordinari, al potenziamento degli impianti e alla costruzione di rotabili per far fronte alle nuove esigenze ferroviarie.

Se passiamo al materiale rotabile, il quadro risulta ancora più desolante. Nella dotazione di vetture o carri, l'Italia detiene l'ultimo posto fra i sei paesi del M.E.C., con 6,2 unità per chilometro-linea, contro le 9 unità degli altri paesi. A questo primato bisogna aggiungere che moltissime unità offrono un'anzianità di servizio più che rispettabile. Per un'indagine più analitica, si riportano, qui di seguito, alcuni dati significativi. Nel 1905, le vetture ferroviarie erano 6.985; nel 1939, con 180 milioni di passeggeri, le vetture crebbero a 7.294, di cui 400 circa con età media di 25 anni. Nel 1960, il parco vetture aumentò a 8.278 unità, di cui 1.300 con più di 50 anni di vita e 2.300 con età compresa fra i 30 ed i 50 anni. Al 31 ottobre 1963, con 375 milioni di viaggiatori, le vetture sono rimaste 8.821, di cui 1.100 con più di mezzo secolo di anzianità

di servizio e 2.500 con età compresa fra i 30 e i 50 anni. Circa il 32 per cento delle carrozze attualmente è formato da materiale antiquato; alcune migliaia di vetture sono anzi da considerarsi più che vetuste.

L'aumento delle carrozze è assai modesto rispetto al 1939, specie se si tiene conto del fatto che una parte delle nuove carrozze ha sostituito quelle ormai inservibili. E da sottolineare che oltre mille carrozze hanno ancora la cassa e i sedili di legno, benché, con la soppressione della terza classe, esse rappresentino una vera e propria discriminazione per il viaggiatore pagante. E veramente non si capisce la ragione per cui un servizio che viene pagato allo stesso prezzo da tutti i viaggiatori debba essere offerto dall'amministrazione in modo che sia reso comodo per una parte di viaggiatori e scomodo per un'altra. La collega onorevole Jole Giugni Lattari mi suggerisce, in questo momento, che questa situazione è normale proprio in Sicilia e in Calabria, cioè nelle nostre zone meridionali.

La situazione per i carri ferroviari non è più brillante. Al 30 giugno 1939 i carri erano 120 mila, nel 1960 125.204 e nel 1963 126.400. Praticamente, dopo 25 anni, il numero dei carri è allo stesso livello del 1939.

Soltanto una parte trascurabile del nostro parco merci è dotato di carrelli e di boccole a rulli, mentre la quasi totalità non è conforme alle esigenze del traffico interno, non può circolare all'estero e non può entrare in convogli veloci. Mancano o scarseggiano i carri refrigerati per prodotti ittici e ortofrutticoli, i carri cisterna di grande capacità (oltre duemila carri serbatoio sarebbero inutilizzabili perché ancora a due assi), i carri per trasporto di carbone, quelli con attrezzature speciali per il trasporto di determinate merci, per non parlare delle navi traghetto, croce e delizia della nostra Sicilia, che non consentono, soprattutto in questi periodi nei quali è più intenso il ritmo delle esportazioni dei prodotti agrumari, di corrispondere neppure al minimo indispensabile delle esigenze.

All'uopo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul ricorrente inconveniente della mancanza di un adeguato numero di carri per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli. L'anno scorso sono state presentate diverse interpellanze da deputati di tutti i gruppi, soprattutto siciliani, perché il problema viene avvertito in Sicilia, in tutta la sua gravità, proprio in questi giorni. Purtroppo le risposte o non sono venute o sono state del tutto evasive e non hanno per nulla affrontato il problema. Prego l'onorevole ministro

di tener ben presenti, quest'anno, le esigenze ricordate nelle suddette interpellanze, perché siamo alla stessa tragica situazione degli anni scorsi. Col nubifragio che si è abbattuto su vaste zone della Sicilia orientale nuovi enormi danni sono stati arrecati alla produzione agrumaria, che rappresenta l'unica fonte di sostentamento per larghe categorie produttive e lavoratrici. Se la produzione agrumaria non troverà almeno le condizioni per essere esportata e per tramutarsi quindi in valuta, effettivamente la tragedia della natura si sommerà alla incuria degli uomini.

Questo esame del parco ferroviario ci dà la dimensione della grave onerosità dell'ammodernamento delle ferrovie. In tale situazione si inserisce il piano predisposto con la recente legge 7 aprile 1962, che prevede lo stanziamento di 1.500 miliardi in dieci esercizi finanziari per la ricostruzione delle ferrovie, di cui 475 miliardi destinati al materiale rotabile, suddivisi in 320 miliardi nel primo quinquennio e i rimanenti 155 miliardi nel quinquennio successivo.

Tale stanziamento alla luce dei fatti si è dimostrato del tutto insufficiente. Basti osservare che il parco è costituito da veicoli in numero inadeguato e di età troppo elevata, che si deve procedere alla urgente sostituzione di 7 mila chilometri di binari, che è necessario adattare il materiale rotabile e gli impianti fissi all'incremento del traffico, previsto nel prossimo decennio nella misura del 25 per cento, per arrivare alla conclusione che il piano decennale potrà soddisfare soltanto una parte delle esigenze, specie se si tiene conto della diminuita capacità di acquisto delle somme stanziare nel 1962 in relazione ai forti aumenti che si sono verificati nei prezzi delle forniture. Si parla nella relazione al bilancio di una svalutazione di oltre il 20 per cento, si parla di gare sistematicamente andate deserte e che spesso si è costretti a ripetere non meno di tre o quattro volte, prima di poter procedere alla aggiudicazione.

L'inadeguatezza del piano è sottolineata dalla stessa azienda ferroviaria. Infatti nella relazione allegata allo stato di previsione del Ministero dei trasporti, a pagina 110, si legge:

« In base all'esperienza acquisita e nell'attuale situazione della congiuntura economica nazionale, si può in definitiva trarre la conclusione che il finanziamento di 800 miliardi autorizzato dalla legge del 1962, n. 241, a causa dei già accennati rincari di mercato, risulta purtroppo ormai inadeguato per l'attuazione anche dei soli provvedimenti di ri-classamento ed adeguamento della rete alle

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1964

più impellenti esigenze del traffico e dell'esercizio ferroviario.

« Ai prezzi odierni, per poter realizzare integralmente i programmi originariamente contemplati nella prima fase quinquennale del piano decennale delle ferrovie dello Stato, occorrerebbe un finanziamento integrativo valutabile nell'ordine di 200 miliardi di lire », cioè il 25 per cento dello stanziamento.

« In mancanza di tali fondi suppletivi — continua la relazione — è almeno da evitare in modo assoluto che venga decurtata l'assegnazione di 800 miliardi riservata alle ferrovie dello Stato con la citata legge del 1962, n. 211.

« Al riguardo si sottolinea che il piano decennale, soprattutto nella sua prima fase quinquennale, è prevalentemente rivolto alla eliminazione degli arretrati di manutenzione e di rinnovamento accumulatisi negli ultimi decenni in conseguenza delle insufficienti assegnazioni annue di bilancio, e soltanto in modesta misura è diretto all'adeguamento della rete alla crescente domanda di trasporto che ha ormai quasi raggiunto il limite delle prestazioni offerte dall'attuale rete.

« Sicché una eventuale decurtazione dei programmi di intervento in atto sarebbe insostenibile e porrebbe in crisi l'intero settore dei trasporti per ferrovia ».

Sono necessari pertanto nuovi interventi atti a perseguire in questi settori alcuni obiettivi indispensabili, che possono essere così riassunti: a) migliorare gli impianti delle linee fondamentali; b) potenziare i percorsi di transito; c) sopprimere le strozzature nell'allacciamento dei grandi centri e ai valichi di confine; d) costruire nuovi e più potenti mezzi di trazione; e) sostituire il vecchio materiale ormai logoro; f) aumentare il numero delle vetture e dei carri; g) assicurare la regolare manutenzione del patrimonio fisso e rotabile.

Appare, pertanto, indispensabile rivedere il piano di intervento a favore delle ferrovie e, mediante una nuova legge, adeguare gli stanziamenti alle necessità, per raggiungere un reale potenziamento della rete. Nel frattempo, come da più parti è stato proposto, sarebbe indispensabile concentrare nel primo quinquennio l'intero stanziamento di 475 miliardi previsto dal piano decennale e destinato al materiale rotabile. Una tale concentrazione dello stanziamento arrecherebbe due benefici: 1) il riammodernamento più celere del materiale mobile ferroviario, in modo da adeguarlo ai livelli degli altri paesi europei; 2) l'avvio a soluzione della crisi che da lunghi anni caratterizza le industrie delle costruzioni e riparazioni di materiale mobile ferroviario per

manca di lavoro. Sarebbe quindi anche un provvedimento sociale, che allevierebbe la disoccupazione in questo specifico settore. È meraviglioso che il Governo, che si è preoccupato di varare provvedimenti che di antincongiunturale hanno avuto soltanto il nome, essendosi rivelati alla luce dei fatti del tutto negativi, non si sia preoccupato di questo problema.

Se le misure da noi auspiccate non saranno adottate con tempestività, le conseguenze saranno gravissime non soltanto per l'azienda ferroviaria ma per l'intera economia della nazione, se si riflette che le ferrovie adempiono ad una funzione propulsiva ed essenziale, che deve considerarsi insostituibile per i lunghi percorsi.

Credo non sia il caso che io mi soffermi ulteriormente su questo argomento, ritenendo di aver dato un contributo di critica positiva e non preconcentrata alla risoluzione di alcuni tra i più scottanti problemi che riguardano questo settore tanto delicato e meritano urgenti provvedimenti da parte del Governo.

Prima di passare ad altri argomenti, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su una interpellanza presentata il 6 aprile scorso dai miei colleghi di gruppo onorevoli Manco e Cruciani e su una interrogazione presentata dagli onorevoli Franchi, Nicosia e Gonella Giuseppe il 23 settembre scorso sui rapporti esistenti tra la C.I.T. e le ferrovie dello Stato. Con questi due strumenti parlamentari si chiedeva di conoscere cosa intendesse fare il Governo in ordine al grave dissesto finanziario in cui versa la C.I.T. e alla mancata corresponsione dei miglioramenti economici al personale di quell'azienda.

Qualora l'onorevole ministro non avesse avuto l'opportunità di prendere visione di questi documenti, vorrei pregarlo di esaminarli e di darci, se crede, una cortese risposta.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Gradirei conoscere il numero e la data di presentazione.

SANTAGATI. Si tratta dell'interpellanza n. 144 presentata il 6 aprile 1964 dagli onorevoli Manco e Cruciani e dell'interrogazione presentata il 23 settembre 1964, n. 7941, dagli onorevoli Franchi, Nicosia e Gonella Giuseppe.

Chiuso questo inciso, desidero ribadire il concetto che sta alla base di questo mio intervento, e cioè che la politica dei trasporti non si esaurisce in quella dell'azienda ferroviaria, ma va inquadrata in una più ampia visione, sì da comprendere i problemi dell'autotrasporto, del trasporto aereo, delle tramvie e delle fu-

nivie, cioè di una politica globale dei trasporti con la quale si perseguano determinati fini tra loro coordinati, all'essenziale scopo di risolvere i problemi che ancora sono sul tappeto in questa materia.

Per quanto riguarda gli autotrasporti è necessario partire dal concetto che il nostro paese non ha purtroppo disponibilità economiche sufficienti a risolvere tutti i problemi che incombono e pertanto, anche per quanto concerne i trasporti, è giocoforza distribuire con saggi criteri di priorità i fondi che potranno essere messi a disposizione, non trascurando le esigenze dei trasporti all'interno dei grandi centri urbani, ove si hanno situazioni spesso preoccupanti.

Nella difficile situazione congiunturale che il paese sta attraversando non saremo certo noi a chiedere al Governo una dilatazione delle spese pubbliche, anche se esse potrebbero essere meglio ripartite. Ma, dato che il problema dei trasporti riveste interesse comunitario, se si vuole che l'economia italiana si inserisca realmente nel mercato comune, è necessario che il Governo utilizzi quello strumento finanziario che risponde al nome di Banca europea degli investimenti.

Soprattutto ai valichi di frontiera è poi indispensabile che le infrastrutture italiane siano al più presto potenziate per non creare troppi intralci agli autotrasporti, intralci che finiscono per riversarsi sul costo dei servizi ed indirettamente sui costi di produzione.

Ma questo problema non è il solo che angustia l'autotrasporto. Innanzitutto in molte città si concedono sempre più estesi privilegi alle aziende pubbliche a tutto danno di quelle private. Questi privilegi, connessi al continuo espandersi dell'intervento statale nel settore, potrebbero significare il preludio alla nazionalizzazione del settore stesso. Evidentemente per i nostri governanti non sono sufficienti i precedenti in materia per dimostrare che le attività che rappresentano l'espressione più genuina dell'iniziativa privata non devono e non possono essere strumentalizzate per conseguire scopi che non sono economici.

CURTI AURELIO, *Relatore*. I precedenti quali sono?

SANTAGATI. La nazionalizzazione dell'industria elettrica.

CURTI AURELIO, *Relatore*. Perché, le industrie elettriche non erano forse gestite in regime di concessione?

SANTAGATI. Le industrie elettriche erano organizzate a base privata. Per contro, i risultati che abbiamo veduto della nazionalizzazione sono stati deludenti.

CURTI AURELIO, *Relatore*. Lucravano ogni anno 240 miliardi di autofinanziamenti!

SANTAGATI. Auspichiamo che per l'avvenire le cose migliorino. Ma penso che occorra andare molto piano in questo settore delle nazionalizzazioni, perché ritengo che non diano eccessivi vantaggi alla collettività.

Non è sufficiente l'esempio disastroso delle aziende municipalizzate di autotrasporto, i cui disavanzi rappresentano una notevole quota del pauroso *deficit* dei bilanci dei più importanti comuni? Abbiamo assistito ad una continua politica di municipalizzazione dei mezzi di trasporto, ma i risultati non sono quelli che in un regime di iniziativa pubblica si dovrebbero aspettare, perché innanzitutto i prezzi dei servizi non sono per nulla diminuiti, ma in molti casi sono addirittura aumentati. Un esempio recentissimo lo abbiamo avuto proprio nella mia città, Catania, dove da appena qualche mese l'azienda privata dei trasporti urbani S.C.A.T. è stata sostituita dall'azienda municipalizzata trasporti, A.M.T.: il primo risultato di questa municipalizzazione è stato che i prezzi dei biglietti nella città etnea sono ora più cari di quelli delle più grandi città d'Italia, ammontando a ben 45 lire di base, su cui giocano ulteriori scatti per i percorsi serali e notturni.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La politica dei trasporti pubblici locali non la fa il Governo, ma le regioni, le province e i comuni: se si invoca il pieno rispetto dell'autonomia degli enti locali, non si può far risalire al Governo la responsabilità dei loro indirizzi amministrativi e delle loro azioni. Comunque, onorevole Santagati, le preciso che la proporzione fra le concessioni alle aziende municipalizzate e quelle ai privati è rispettivamente di un quinto e di quattro quinti: non mi pare quindi che prevalga quella politica di municipalizzazione che ella ha lamentato. Questo per l'obiettività. Ella ha detto delle cose giuste, delle quali ho preso nota, ma quando afferma delle cose non rispondenti al vero ho il dovere di interromperla, del che le chiedo venia.

SANTAGATI. No, ella ha, più che il dovere, il diritto di interrompermi. Ho premesso anche che desidero che talune notizie, eventualmente non del tutto fondate, vengano dal ministro chiarite e, se del caso, anche smentite.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Purtroppo non mi è dato di replicare. Non le posso dare la soddisfazione di vedere rettificati alcuni punti del suo intervento. Mi sono permesso due volte di in-

terromperla perché mi sembrava addirittura esagerato quello che ella diceva. Spero che uno dei colleghi di Gabinetto che dovranno rispondere, possa darle notizie soddisfacenti. Sarebbe comunque preferibile che queste discussioni si svolgessero in Commissione dove il ministro responsabile ha la possibilità di dare tutti i doverosi chiarimenti a coloro che intervengono. Qui dobbiamo fare parte muta, nel senso cioè che non ci è consentito replicare.

PRESIDENTE. Mi pare che la sua, onorevole ministro, non sia una parte muta appunto perché le interruzioni sono consentite.

SANTAGATI. Non mi permetterò di replicare, anche perché il ministro potrebbe presumere che io mi voglia avvantaggiare di questa situazione, che si verifica in aula. Ritengo comunque che la sede più appropriata per il dibattito sia proprio quella dell'aula, nel senso che tutte le osservazioni che vengono qui fatte possono avere da parte del Governo le dovute risposte. D'altronde il ministro sa che il dibattito nella Commissione dei 75 è stato rapidissimo, e la discussione in aula ha quasi segnato un *record* di velocità. Quindi se una censura è da muovere — lungi da me, comunque, l'idea di voler censurare nessuno: *absit iniuria verbis* — dovrebbe essere mossa al nuovo sistema che rende il dibattito sui bilanci una cosa frustranea: siamo ridotti, infatti, a quattro o cinque persone che si parlano in un'aula deserta, nel disinteresse generale. Tutto questo sta a dimostrare che la politica del Governo in materia di bilanci potrebbe essere più ricca di mordente, se si desse ai bilanci la importanza che ad essi si dovrebbe dare nei parlamenti, se è vero che i parlamenti sono nati appunto con il compito precipuo di controllare la gestione della spesa pubblica.

JERVOLINO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Non è la politica del Governo: è la politica voluta dal Parlamento.

SANTAGATI. Allora è il sistema che non funziona, è il Parlamento che non funziona.

Comunque, dicevo, non vi è dubbio che questa tendenza, se non vogliamo definirla con espressione più incisiva, di nazionalizzare o municipalizzare determinati settori, tra gli altri anche questo dei trasporti, vi è stata e subisce una accentuazione, mentre noi preferiamo che ci si mantenga sempre su un piano di doveroso rispetto degli interessi della collettività.

Né ci si venga a dire che il *deficit* di molte aziende municipalizzate dipende dal carattere sociale del servizio, perché spesso questo *defi-*

cit è da attribuirsi alla cattiva amministrazione. Una azienda privata riesce spesso a praticare tariffe più basse ed a chiudere i propri bilanci con margini di utile. Non ha quindi significato alcuno il celarsi dietro il comodo paravento che un servizio pubblico debba per principio non essere remunerativo, e perciò debba essere condotto secondo principi politico-sociali e non tecnico-economici.

La gestione di un servizio a qualunque costo, essendo posta a carico della collettività, a lungo andare mina lo sviluppo e la razionale distribuzione delle energie lavorative del paese, distogliendo fattori produttivi a quelle aziende che producono al minimo costo consentito dalle proprie dimensioni. Da questa premessa deriva la nostra convinzione che nel campo dell'autotrasporto la ristrutturazione del servizio va fatta seguendo il principio di ridimensionare l'intervento pubblico, tagliando i « rami secchi », così come abbiamo sostenuto per quelli ferroviari.

Non vorrei essere polemico, onorevole ministro, ma proprio ella, in Commissione dei 75, come poc'anzi ho accennato, ha fatto intravedere la prospettiva che proprio l'azienda ferroviaria si sostituisca alle aziende private degli autotrasporti nella conduzione e gestione di autolinee, che dovrebbero essere il surrogato, i succedanei delle linee ferroviarie definite « rami secchi ». Nella scelta fra l'autotrasporto pubblico e l'autotrasporto privato le autorità di Governo, mettendo da parte i loro preconcetti, non devono perdere di vista il calcolo di convenienza, cioè l'economicità del servizio.

Un altro problema urgente da risolvere è quello dell'insostenibile carico fiscale e para-fiscale di cui è gravato l'intero settore dell'autotrasporto privato. I contributi previdenziali e assicurativi incidono sulle retribuzioni nella misura del 50-55 per cento, livello altissimo se si fa un raffronto con l'estero. La pressione tributaria ha raggiunto punte assai elevate e purtroppo non solo in questo settore. Come abbiamo appreso dalla relazione generale sul bilancio, si è ormai assodato che il livello tributario in Italia è così alto da non poter consentire una ulteriore dilatazione, perché si correrebbe il rischio di rendere anti-economico il carico fiscale stesso. Siamo, se non erro, ad oltre il 36 per cento di carico fiscale. Questa politica di vessazione tributaria è stata finora imposta per favorire artificialmente le ferrovie. Continuando di questo passo però si danneggia l'intera economia, perché in materia di autotrasporto le spese di trasferimento delle materie prime e dei

prodotti incidono notevolmente sui costi. Tale politica è del tutto arbitraria e comunque pericolosa, proprio oggi in cui, con l'affermarsi della libera concorrenza nell'area del mercato comune, si corre il rischio di mandare in rovina tutto un settore in cui operano centinaia di piccole aziende, che danno lavoro a migliaia di maestranze.

Esaurito l'esame delle voci più sostanziose e più importanti del bilancio, mi soffermerò molto brevemente su altri aspetti, quelli che riguardano, ad esempio, le tramvie, le funivie extraurbane, in cui la situazione per il momento non è per nulla tranquillante e niente affatto rosea. Questo settore dovrebbe essere riveduto, tenuto conto del nuovo sviluppo dei centri extraurbani, dei quartieri satelliti, dell'incremento del traffico automobilistico, delle esigenze turistiche e di collegamento fra i vari centri urbani ed extraurbani. E deve essere tutto questo settore coordinato con il programma di soppressione delle linee ferroviarie passive, i cosiddetti « rami secchi », soprattutto quelli a breve tratta, che costituiscono oggi un inutile aggravio per il bilancio dello Stato e quindi per le tasche già tanto esauste del contribuente.

Ripeto, mi sono limitato ad una fugace notazione perché questi problemi dovrebbero essere approfonditi con maggiore disponibilità di tempo, soprattutto dopo che si sappia da parte del Governo quali sono le linee direttive che intende in questo settore praticare.

Fugacemente accenno ai trasporti marittimi e fluviali, sui quali mi soffermerò più a lungo fra pochi minuti, quando esaminerò il bilancio della marina mercantile. Mi limiterò per ora a sottolineare la necessità che questo settore venga ulteriormente potenziato e soprattutto, per quello che ho visto dai dati del bilancio, siano aumentate le somme stanziare per le sovvenzioni, perché le cifre finora previste dal bilancio sono del tutto insufficienti a sostenere lo svolgimento di una vera e propria politica dei trasporti fluviali. Finora quello che esiste è frutto o di iniziativa privata o di iniziative miste o di qualche sovvenzione molto modesta che lo Stato in questo campo elargisce. Bisognerebbe quindi rivedere tutto il problema, esaminarlo con la dovuta attenzione, in modo da dare quei risultati che molta parte delle aziende interessate in questo settore si attende.

Finisco su questa prima parte trattando un ultimo argomento: i trasporti aerei.

Se dovessi affrontare l'intero discorso sui trasporti aerei, dovrei impiegare molto tempo e non intendo fare questo per riguardo al-

l'Assemblea. Quindi mi limiterò a citare alcune cose essenziali.

Non vi è dubbio che il traffico aereo ha subito un enorme sviluppo in questi ultimi anni e che le prospettive sono le più lusinghiere che vi possano essere, perché è questo il campo dei trasporti dell'avvenire. Non c'è dubbio che il fattore velocità ha sempre più inciso nella scelta del mezzo; ora però siamo arrivati a dei limiti oltre i quali il servizio diventerebbe decisamente antieconomico.

Senza infatti parlare del problema dei velivoli supersonici, problema che, tra l'altro, non attiene alla competenza immediata delle linee di navigazione nazionale, noi ci accorgiamo che per l'Italia non interessa tanto la costruzione e la diffusione di apparecchi che abbiano la possibilità di volare a grandissima velocità, quanto di volare a velocità subsonica, che si aggiri cioè al limite medio dei *jet*, quello dei mille chilometri orari.

Questo sarebbe l'*optimum*. Praticamente infatti è possibile con dei *jet* di linea, che sono ormai in servizio nella compagnia nazionale Alitalia, di raggiungere Roma da Palermo o da Catania, Milano da Roma in poco più di un'ora. Ci sembra, cioè, che proporsi in questo momento spese le quali inevitabilmente sarebbero oltremodo gravose per il bilancio dello Stato, relative alla progettazione ed allo studio di apparecchi supersonici, sarebbe fare cosa assolutamente non produttiva.

Noi sappiamo che esiste un progetto comune della Germania e della Francia di studiare appunto un apparecchio supersonico, come pure sappiamo che vi è al riguardo un progetto tra la Francia e l'Inghilterra e che l'America da tempo si sta dedicando ad una realizzazione analoga; ma questo problema non ci riguarda, o almeno non ci riguarda sul piano della navigazione interna. Potrebbe soltanto riguardarci per i voli transcontinentali. E soltanto per siffatti voli che potrebbero richiedersi apparecchi di questo genere, in grado di coprire i lunghissimi percorsi con una velocità di oltre 2.500 chilometri orari; ma è evidente che per la navigazione interna l'uso di simili apparecchi avrebbe un risultato antieconomico.

Oltre tutto, bisognerebbe anche cambiare le piste di tutti gli aeroporti ed affrontare spese di manutenzione addirittura paurose; bisognerebbe insomma condurre tutta una politica dei trasporti aerei che per il momento io penso, tranne che si vogliano sostenere ragioni di prestigio formale, non dovrebbe assolutamente interessarci, salvo beninteso

per l'avvenire, giacché in questo campo non si possono evidentemente mettere dei limiti.

A noi interessa che il Governo si occupi con molta attenzione degli aerei che siano in grado di percorrere distanze medie (in termine aeronautico distanze medie si considerano quelle di circa mille chilometri) e che assolvano al loro compito in un'ora o poco più. Orbene, io ritengo che in questo settore molto ancora debba farsi, perché se è vero che abbiamo la compagnia aerea nazionale, l'Alitalia, che ha una buona flotta e che oltre tutto è aiutata anche dai contributi dello Stato, giacché l'Alitalia è un'azienda « irizzata », tuttavia non si può dire che in questo campo si sia ancora raggiunto l'*optimum*. Noi soprattutto del meridione, che non abbiamo la possibilità di rapidi ed efficienti trasporti per mare e per terra quali si sono invece fortunatamente potuti realizzare in altre parti d'Italia, avvertiamo che in questo settore vi sono da colmare molte lacune.

E ci duole il constatare che per quanto riguarda, ad esempio, l'aeroporto di Catania, sia stato diminuito il numero delle corse e siano stati sostituiti molti apparecchi *Caravelle* con apparecchi di gran lunga meno veloci. Tutto questo apporta pregiudizio al movimento del traffico aereo. È evidente infatti che quando un viaggiatore aereo si è assuefatto a coprire in tempi veloci distanze cospicue, non si adatta più a fare un passo indietro. Il progresso è anche un fatto psicologico: chi si è abituato a volare alla velocità di mille chilometri l'ora difficilmente si adegua alla prospettiva di tornare ai vecchi aerei *DC-3*, ormai davvero antiquati, che consentono una velocità media di 300-350 chilometri, e ai *Viscount* che consentono una media di 500 chilometri orari.

Io ed altri colleghi della mia città ci siamo fatti portavoce di questa esigenza mediante interrogazioni presentate ai ministri competenti, e precisamente ai ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e di altri dicasteri; ma nonostante che queste interrogazioni siano state presentate fin dal settembre-ottobre scorso, non abbiamo ricevuto alcuna risposta.

Sappiamo che l'Alitalia si è trincerata dietro argomentazioni di natura finanziaria, sostenendo che alcune linee non sono redditizie e pertanto occorre sostituire apparecchi più veloci con apparecchi meno veloci; sappiamo altresì che l'Alitalia si è ripromessa in occasione dei nuovi orari aerei di apportare delle modifiche. Ma sono notizie attinte da fonti indirette, giacché non ci è pervenuta risposta dai ministri competenti né dalla

società interessata, la quale, nonostante una vivace polemica più volte dibattuta sulla stampa catanese, si è guardata bene dal fornire giustificazioni. Dico di più: che in una riunione tenutasi alla camera di commercio a Catania alla presenza di tutte le autorità locali, il direttore dell'Alitalia non si è degnato di venire; il che lascia adito al sospetto che l'Alitalia si senta talmente protetta *in alto loco* da tenere in non cale le lagnanze di larghissime categorie di cittadini siciliani.

Colgo quindi l'occasione per pregare l'onorevole ministro di volermi dare una specifica risposta su questo argomento.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono interrogazioni a risposta scritta?

SANTAGATI. Sì.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per quanto mi riguarda, ho già risposto a tutte le interrogazioni di questo tipo.

SANTAGATI. A me non è pervenuta alcuna sua risposta.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Controllerò. Se per caso la sua fosse poi un'interrogazione a risposta orale, non è colpa mia!

SANTAGATI. Comunque, desidero rifarmi all'inizio di questo mio intervento per far presente ancora una volta che questo dicastero non è fra quelli che richiamano la maggiore attenzione dell'opinione pubblica né del Parlamento né del Governo: è cioè un dicastero che ancora (se mi è consentita la espressione) viene tenuto in frigorifero, in sordina, non viene ancora a contatto con le esigenze sempre più pressanti d'una vasta parte della collettività italiana in questa materia.

Mi auguro perciò che al più presto possano il Governo ed ella, onorevole ministro, che di questo specifico settore è investito, dare quelle direttive che consentano anche al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di considerarsi uno dei settori vitali della pubblica amministrazione.

Ed adesso, se il signor Presidente me lo consente, dato che vi è una contiguità oserei dire fisica (perché abbiamo il piacere di vedere stasera accanto al ministro dei trasporti il ministro della marina mercantile) nonché una contiguità logica e di bilancio, vorrei fare brevemente qualche osservazione sul bilancio della marina mercantile.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Su questo argomento sarò molto breve perché mi ricollego ad un'ampia

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1964

e — sotto un certo profilo — importante e significativa esposizione fatta dall'onorevole ministro alla X Commissione nella seduta di giovedì 29 ottobre di quest'anno. Siccome quel discorso non è stato ancora completato (come egli stesso ebbe occasione di dire) a causa della ristrettezza di tempo che non gli consentì di esaurirlo, desidero rinviare la discussione specifica di tutti i problemi della marina mercantile ad altra sede. Mi limiterò pertanto ad alcuni rilievi, in parte positivi e in parte critici.

Le considerazioni critiche riguardano alcune ormai annose carenze sulle quali ho già avuto occasione di attirare l'attenzione dell'onorevole ministro nel giugno scorso, intervenendo sul bilancio della marina mercantile. Potrei quindi fare come quegli avvocati che nelle loro comparse conclusionali si richiamano ai documenti già in precedenza esibiti, intendendone trascritto integralmente il contenuto. In effetti delle proposte allora da me avanzate non si è fatto nulla.

Alcuni fatti nuovi aprono però uno spiraglio a qualche speranza. Va tenuto presente, infatti, che alcuni recenti interventi legislativi hanno rinnovato e integrato stanziamenti previsti da leggi precedenti. Intendo in modo particolare riferirmi alla legge 21 giugno 1964, n. 461, riguardante l'integrazione degli stanziamenti previsti dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1; alla legge 21 giugno 1964, n. 462, riguardante integrazioni degli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, per l'industria cantieristica nazionale; alla legge 21 giugno 1964, n. 467, riguardante modifiche alla precedente legge 29 luglio 1959, n. 622, che recava incentivi a favore dell'economia nazionale, per la parte che concerne l'ammodernamento del naviglio mercantile attraverso premi di demolizione.

Queste leggi sono ormai entrate in vigore e operano nei rispettivi settori. Sembra a me, però, che tali stanziamenti non siano sufficienti e che sia necessario approntare al più presto ulteriori strumenti legislativi. A tale proposito abbiamo preso atto con soddisfazione di quanto dichiarato dal ministro della marina mercantile dinanzi alla Commissione dei 75, e cioè che si conta di presentare quanto prima al Consiglio dei ministri due nuovi provvedimenti. Il senatore Spagnoli ha precisato trattarsi di un disegno di legge relativo ad agevolazioni fiscali, da un lato, e, dall'altro, di un disegno di legge di sostegno mediante contributi, che sono stati previsti per cinque anni nella misura di 20 miliardi annui, con l'aggiunta di 10 miliardi afferenti al seme-

stre 1° luglio 1964-31 dicembre 1964, poiché, come è noto, con il 30 giugno scorso è venuta a cessare la efficacia della legge preesistente.

Questi pur significativi stanziamenti non risolvono però il problema del nostro naviglio mercantile, come ha riconosciuto lo stesso onorevole ministro in Commissione, quando ha sottolineato che si tratta soprattutto di dare al Ministero della marina mercantile una sua precisa fisionomia, evitando che la sua opera risulti difficile e laboriosa per la necessità di contatti con altri ministeri, quando non si tratti addirittura di interferenze. Sarebbe quindi opportuno arrivare innanzitutto ad un coordinamento, che il ministro giustamente si augura di poter realizzare al più presto.

L'onorevole ministro ha accennato, ad esempio, al disegno di legge sulla riforma delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei vari ministeri; attraverso di esso si potrebbe finalmente impostare e risolvere una volta per sempre questo annoso problema. Mi rendo conto delle difficoltà che si frappongono ad una attività intralciata o per lo meno ingombrata da tutte queste interferenze.

Il problema del Ministero della marina mercantile è quello di dare una autonoma fisionomia a tutte queste questioni e a quelle che riguardano i vari settori di cui il ministro tratta nella sua relazione. Egli ha accennato per sommi capi ad una ripartizione di compiti e di attribuzioni del suo Ministero, citando i soggetti, i mezzi, la metodologia e le prospettive future. È un discorso che si deve approfondire, per calcolarne le logiche conseguenze.

Per il momento ritengo sia opportuno che il ministro ci dia al più presto qualche chiarimento. Ho parlato di sovvenzioni per le costruzioni navali e per le industrie cantieristiche; i relativi provvedimenti sono in corso. Sappiamo però della forte concorrenza esercitata non soltanto dal Giappone, ma anche dalla Svezia.

Quanto alla questione dei porti, vi è l'interferenza del Ministero dei lavori pubblici. Sono stati stanziati 10 miliardi, che oserei chiamare simbolici, poiché, se dovessero restare tali, dovremmo pervenire all'amara constatazione che il famoso « piano azzurro » si è trasformato nel classico topolino partorito dalla non meno classica montagna. Si era detto che il « piano azzurro » prevedeva uno stanziamento, sia pure ripartito in diversi anni, dell'ordine di 700-800 miliardi. Se si dovesse pensare di attuare questo piano con i 10 miliardi citati, vi sarebbe da sorridere amara-

mente. E da sperare che esso esca dall'ambiente chiuso delle commissioni tecniche e venga alla luce, per vedere che cosa sia consentito di poter fare.

Da tempo sono state avanzate specifiche richieste (anche attraverso interrogazioni, alle quali ha risposto il sottosegretario per i lavori pubblici) per il porto di Catania: esiste l'assoluta necessità di inquadrarle nel problema generale del « piano azzurro ».

Avrei da fare ulteriori riferimenti al problema della pesca. Ma, dato che un provvedimento specifico è all'esame della Commissione competente ed io faccio parte del Comitato ristretto, penso che sarebbe indelicato anticipare le conclusioni di detto Comitato, per cui mi riprometto di fare le dovute osservazioni nella sede opportuna. Il problema della pesca atlantica è ancora in sospenso; sono necessari ulteriori incentivi da parte del Governo. Vi sarebbe da parlare poi della tragedia dei nostri pescatori in Adriatico e nei mari della Sicilia, poiché essi sono soggetti a indiscriminati atti di pirateria da parte dei natanti tunisini o di quelli jugoslavi. Di ciò ebbe a parlare anche l'onorevole Franchi, soprattutto per quanto concerneva gli abusi delle autorità jugoslave nel mare Adriatico. Io parlai del comportamento oltremodo scorretto delle autorità tunisine nei confronti degli equipaggi dei nostri pescherecci.

Questo problema è rimasto in sospenso, anzi diventa sempre più drammatico, perché i pescatori non si sentono protetti, si sentono abbandonati a loro stessi e non sanno più a quale santo votarsi.

Nel quadro di questi argomenti, vorrei richiamare l'attenzione del ministro sul problema dei natanti, perché ho letto nella relazione De Pascalis un inciso che mi ha molto preoccupato e che spero venga smentito dal Governo.

È scritto a pagina 14 della relazione: « Dovrà essere per altro riconsiderato, nei limiti di un nuovo decreto-legge imperativo, il settore dei natanti, per il quale sembrano non sussistere ed essere giustificate le preoccupazioni insorte per il settore automobilistico ». Cosa vuol dire questo periodo dal senso non troppo oscuro? Vuol dire che, una volta abolita la sopratassa sulle automobili, e di riflesso anche quella sui natanti, quest'ultima dovrebbe essere ripristinata. Non vedo per quale ragione si dovrebbe ulteriormente mortificare un settore che magari non potrà esercitare le energiche pressioni esercitate dal settore automobilistico, dove operano colossi che si fanno sentire dal Governo, ma che offre la-

voro a tanta gente. Oserei sperare dall'onorevole ministro una parola che ci tranquillizzi e che smentisca questa che vorrei considerare una pura illazione contenuta nella relazione dell'onorevole De Pascalis.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Il provvedimento governativo prevede l'abolizione della sopratassa sia per le automobili sia per i natanti.

SANTAGATI. Siccome nella relazione è contenuta questa notazione, nella quale si auspica il ripristino della sopratassa sui natanti, nessuno più del Governo è qualificato a fugare qualsiasi preoccupazione in materia.

Concludo con un argomento che credo sia di scottante attualità, nonostante che su di esso mi sia abbondantemente intrattenuto nel mio intervento del mese di giugno. Mi riferisco all'argomento delle autonomie funzionali.

Mi sembra di aver letto sui giornali che lo sciopero dei portuali sia rientrato, ma ritengo che vi sia necessità di un ulteriore esame di questo argomento. In materia di lavoro portuale è ancora in atto in Italia il regime di disciplina vincolistica sancito dall'articolo 110 del codice della navigazione emanato nel 1942 e tuttora vigente. Questa disposizione stabilisce, infatti, che l'esecuzione delle opere portuali (imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto) è riservata alle compagnie od ai gruppi portuali.

Accanto a questa esclusiva, che costituisce una specie di monopolio delle compagnie portuali e rappresenta la regola generale, lo stesso articolo 110 prevede, a titolo di eccezione, una possibilità di dispensa, comunemente denominata autonomia funzionale, la cui concessione può essere accordata dal ministro della marina mercantile con apposito provvedimento da emanarsi volta per volta mediante decreto. È ammessa tale dispensa limitatamente a casi speciali, la cui valutazione e determinazione sono attribuite per volontà legislativa alla competenza dello stesso ministro della marina mercantile, come risulta dalla relazione al regolamento di esecuzione del codice della navigazione e come fu riconosciuto anche dal Consiglio di Stato in ripetute decisioni pronunciate in sede giurisdizionale sullo specifico argomento.

In relazione a questo regime di disciplina vincolistica, radicato sulla regola generale della esclusiva delle operazioni portuali riservata alle compagnie ed ai gruppi, sono da considerare valide ed attuali le critiche costantemente mosse fin dal periodo postbel-

lico, dirette a sottolineare che la esclusiva sancita dalle norme ancora in vigore si traduce in un vero e proprio monopolio che si sovrappone in linea di fatto all'interesse pubblico e nel contempo limita e sacrifica notevolmente, in materia di lavoro portuale, il principio della libertà di contratto che costituisce regola normale nel campo del lavoro; non appare giustificata, infatti, la sopravvivenza di una limitazione così grave, che allo stato sarebbe da considerare non più ammissibile; di qui la necessità indilazionabile di una riforma della disciplina legislativa della materia, impostata sul ripristino della regola della libertà di offerta di lavoro anche nel settore portuale, sia pure con alcuni temperamenti e vincoli per la tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Per altro doverosa ed attenta considerazione andrebbe riservata al punto cruciale dei contrasti relativi all'attuale ordinamento legislativo del lavoro portuale, contrasti che investono la pratica applicazione dell'ordinamento stesso e quindi il rispetto concreto delle finalità per le quali esso risulta predisposto.

Non vi è dubbio che sia da respingere la pretesa che l'interesse pubblico tutelato dalle norme vigenti in materia di lavoro portuale possa essere circoscritto all'interesse delle compagnie o dei gruppi portuali; quest'ultimo è un interesse particolare, che dall'ordinamento attuale è adeguatamente protetto, ma non costituisce finalità dell'ordinamento stesso, essendo questo rivolto a tutelare un interesse ben più ampio, che si definisce pubblico appunto perché abbraccia gli interessi di tutti, dell'economia nazionale ed anche dei singoli cittadini che, in quanto consumatori di beni, finiscono per essere indirettamente gravati del costo del traffico portuale.

In concreto, quindi, la tutela del pubblico interesse in materia di lavoro portuale, intesa come difesa del cittadino nella sua qualità di anonimo utente dei porti e di soggetto che indirettamente, ma effettivamente, paga il costo delle operazioni portuali, non può che essere doverosamente raggiunta mediante obiettiva e responsabile applicazione delle norme vigenti, che abbia come risultato l'adozione di tangenti tariffarie, proporzionate alla effettiva e necessaria prestazione d'opera dei portuali, e la concessione dell'autonomia funzionale in tutti quei casi in cui tale agevolazione si traduca in un sensibile alleggerimento del costo dei beni destinati al cittadino consumatore, che nel pagare quei beni sopporta tutti gli oneri inerenti alla loro produzione e distribuzione.

Mi auguro, onorevole ministro, che, in questa *vexata quaestio*, ella agisca sempre con la pienezza dei poteri che la legge le conferisce; più volte ella ha avuto occasione di dichiarare che non intendeva assolutamente rinunciare alle prerogative attribuitele dalla legge, però ho notato che ella ha cercato in molti casi di non valersi di questo diritto, tanto che, come ella stessa ha avuto occasione di riconoscere, soltanto in tre casi si è valso, di recente, di questa facoltà di concedere l'autonomia funzionale. Penso che non si tratti di una questione quantitativa, bensì di sostanza: tutte le volte in cui sia necessario, per il corretto funzionamento della vita dei porti, avvalersi dell'articolo 110, ultimo comma, esso deve essere pienamente applicato, senza debolezze verso quelle forze di pressione che a volte si servono soltanto di determinati strumenti di natura demagogica, per poi arrecare, più che un bene, un danno agli stessi lavoratori, i quali soltanto attraverso la tutela della legge si sentono meglio protetti e difesi.

Non aggiungo altro, augurandomi soltanto che quel discorso su tutto il bilancio della marina mercantile che è stato iniziato con una panoramica piuttosto ampia e piena di prospettive in Commissione possa continuare per il bene della intera marineria italiana e in modo particolare a favore di tutta quella parte del popolo italiano che si sente strettamente legata ai suoi destini marinari.

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

DAGNINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero anzitutto dare atto all'onorevole ministro della marina mercantile del linguaggio nuovo ed efficace con il quale si parla da un certo tempo in qua da parte del Governo dei problemi marittimi italiani. Si tende cioè sempre più a valutare nella giusta misura la rilevante importanza dell'economia marittima per il nostro paese; si tende sempre più ad inquadrare il settore dell'economia marittima in quello economico internazionale e a porlo sempre più in correlazione con questo, il che costituisce anche un efficace avvio alla politica di programmazione per questo settore; si tende sempre più a divulgare i motivi e i temi dell'economia e della politica marittime, al fine di creare nel popolo italiano e nelle categorie dirigenti a tutti i livelli la consapevolezza dell'importanza che ha e dovrà sempre più avere per l'Italia l'economia marittima.

L'Italia è tutta protesa sul mare al centro del Mediterraneo, ha uno sviluppo eccezionale per varietà e lunghezza di coste marittime,

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 1964

vanta tradizioni insuperabili nell'arte del navigare e nella abilità del commercio marittimo, ha un sistema di porti eccellente, ma che potrebbe essere, se lo volessimo, tra i migliori del mondo, ha tradizioni considerevoli nel settore della pesca, trova sulle coste della penisola e delle isole i motivi determinanti delle sue eccezionali possibilità turistiche, deve importare quasi tutte le materie prime industriali e riesportare gran parte dei prodotti finiti. La sua storia, la sua geografia e la sua economia le dicono cioè, con il linguaggio inconfutabile dei fatti naturali, che gran parte della sua attività è e deve essere sul mare e per il mare.

Ma tale consapevolezza, tale coscienza marittima è ben poco diffusa. E appunto per questo il nostro elogio va al ministro della marina mercantile che tale coscienza si è proposto di creare o di risvegliare o di fortificare. D'altronde a dire l'importanza del settore può soccorrere la semplice valutazione di due dati. Il primo è quello che ci fornisce la percentuale dell'intero commercio italiano con l'estero che passa attraverso i nostri porti. Un tentativo di rendere comparabili i dati del traffico portuale con quelli del commercio con l'estero è stato fatto dal consorzio del porto di Genova. Secondo tali valutazioni, l'aliquota del commercio italiano che passa attraverso i porti del nostro paese è da alcuni anni su valori poco discosti dall'80 per cento. È stata nel 1962 del 78,7 per cento, in particolare dell'80,6 per le importazioni e del 60 per cento per le esportazioni. Ciò vuol dire che la nostra produzione, specialmente quella industriale, passa per la maggior parte per ben due volte attraverso i porti, prima sotto forma di materie prime, poi sotto forma di prodotti finiti o semilavorati. E quindi estremamente importante che tali passaggi obbligati — i porti — siano centri di smistamento efficaci, svelti e sicuri, e non forche caudine che taglieggiano e rincarano le merci.

Il secondo dato è quello delle risultanze della bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi. L'onorevole ministro della marina mercantile ha molto opportunamente divulgato nei giorni scorsi i dati riguardanti il risparmio di valuta che la flotta mercantile italiana complessivamente procura alla bilancia generale dei pagamenti, sia con il trasporto di merci per conto italiano sia con il trasporto di merci per conto di paesi stranieri.

Considerando anche i settori delle costruzioni navali, dell'impiego dei marittimi italiani e della pesca si arriva ad un risparmio di valuta di oltre 600 miliardi. Purtroppo

complessivamente in questo settore della bilancia dei pagamenti noi abbiamo avuto negli ultimi tre anni un saldo passivo di 13, 9 e 38 miliardi.

Ciò è dovuto indubbiamente al grande sviluppo verificatosi negli ultimi anni nel nostro commercio con l'estero, l'80 per cento del quale, come ricordavo, dal 1953 in poi, con misura quasi stabile, viene smaltito attraverso i nostri porti. E il disavanzo infatti si è verificato proprio dal 1960 al 1963 compresi; ha avuto inizio cioè dall'anno in cui il traffico merci dei nostri porti subì lo sbalzo in ascesa più marcato che si sia verificato dal 1951 in poi: esattamente dal 1959 al 1960, quando cioè il traffico merci nei porti balzò da 84 a 102 milioni di tonnellate.

Il saldo passivo non è quindi un dato che, considerato nel quadro generale, debba preoccuparci eccessivamente, perché esso trae origine dal vigoroso balzo in avanti registrato dalla nostra economia dal 1960 in poi. Inoltre, se si escludessero dal computo le spese della flotta italiana all'estero e quelle delle flotte estere in Italia, il saldo diventerebbe attivo per il 1962, e si ridurrebbe da 38 a 12 miliardi di *deficit* per il 1963. Ma si tratta sempre di un saldo che dovrebbe e potrebbe essere attivo e non passivo, come d'altronde fu attivo per parecchi degli « anni cinquanta »; così come esiste sempre il problema dell'adeguamento in via permanente della nostra flotta al volume, aumentato negli ultimi anni in misura eccezionale, del nostro interscambio commerciale con l'estero.

E allora qui trovano posto il nostro riconoscimento, il nostro elogio, il nostro incitamento per la politica del Governo tesa all'incremento della nostra flotta. Già le leggi a favore dei cantieri, sulle demolizioni e ricostruzioni, sul credito navale e sulle agevolazioni fiscali, hanno dato buoni frutti.

La nostra flotta mercantile non è più vecchia come alcuni anni addietro. Metà circa della nostra flotta ha meno di dieci anni: il 52 per cento, di contro al 51 per cento della flotta mondiale. Inoltre, ben il 28 per cento delle nostre navi ha meno di cinque anni: qui si è fatta sentire in modo particolare l'azione delle leggi sopra ricordate. Ma queste leggi devono ancora dare numerosi frutti, devono ancora incidere profondamente, se è vero, come è vero, che la nostra flotta, per il 26 per cento del suo tonnellaggio, è ancora costituita da navi con oltre venti anni di età.

Cioè la nostra flotta, per le navi fino a dieci anni è più giovane della media mondiale, per le navi oltre i venti anni è più

vecchia della media mondiale. E ciò mentre nel mondo è in corso una duplice tendenza: da una parte, la tendenza verso l'incremento quantitativo complessivo della flotta mondiale, aumentata dal 1955 al 1963 del 45 per cento; dall'altra, la tendenza al ringiovanimento della flotta mondiale.

Nel 1956, infatti, soltanto il 36 per cento della flotta mondiale era costituito da navi fino a dieci anni di età, mentre ora siamo al 51 per cento. La flotta italiana ha tenuto il passo con il ritmo mondiale in questo poderoso e duplice processo di ampliamento e di ringiovanimento, grazie agli incentivi posti in essere dai provvedimenti citati: anzi, ha migliorato le sue posizioni rispetto alla flotta mondiale. Ora essa deve proseguire su questa strada, non soltanto per tenere ancora il ritmo di progresso della flotta mondiale, ma anche per annullare il saldo passivo della bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi e trasformarlo in saldo attivo. Una nazione come la nostra, tutta protesa sul mare, riuscirà a far ciò, se il Governo continuerà sulla strada già percorsa, perfezionando sempre più la sua azione stimolatrice, se il Parlamento lo conforterà con la sua fiducia, e se, in particolare, cercherà di sottolineare, come io cerco di fare con la mia modesta voce, l'importanza del settore della nostra economia marittima così efficacemente messa in rilievo dall'azione e dalle parole dell'onorevole ministro.

I fondi spesi nel campo delle costruzioni navali (ed in questo momento mi riferisco in particolare allo stanziamento di 110 miliardi per cinque anni previsto dal nuovo disegno di legge per i cantieri, che speriamo il Governo possa presentare al più presto all'esame del Parlamento) sono tra quelli più proficuamente spesi tra tutti gli stanziamenti destinati a costituire incentivi per le attività economiche private.

Tali incentivi determineranno i benefici effetti posti in rilievo recentemente dall'onorevole ministro: procureranno un movimento di lavori per circa 700 miliardi, potranno far costruire circa due milioni di tonnellate di nuove navi, procureranno continuità di lavoro ai 30 mila lavoratori dei cantieri navali italiani e alle migliaia di lavoratori delle industrie collegate, e infine permetteranno anche di colmare il passivo della bilancia dei pagamenti e di trasformarlo in attivo.

Riflettiamo soltanto a questo: quando la nave è nuova ed è quindi modernamente attrezzata lavora normalmente a pieno ritmo; e l'elemento che incide sulla bilancia dei pagamenti non è il guadagno dell'armatore, che

può esservi o non può esservi, ma l'incasso lordo della nave.

Tutto quello che la nave incasserà per anni ed anni andrà ad incidere al lordo sulla bilancia dei pagamenti, e quindi ciò che lo Stato avrà speso a titolo di incentivo per la costruzione ritornerà moltiplicato come risparmio o guadagno di valuta per il nostro paese, nel quadro complessivo dei nostri conti con l'estero.

È chiaro che questo fenomeno deve essere inquadrato nella programmazione nazionale; perché la costruzione della nave richiede mezzi finanziari, e cioè deve essere impiegata per tale costruzione una parte del reddito nazionale disponibile per gli investimenti.

Perciò il problema potrebbe ad un certo momento porsi così: se sia più utile investire i mezzi disponibili in navi mercantili o in altri settori economici, e cioè in concreto quale debba essere l'ampiezza degli investimenti nei singoli settori.

Voglio esprimere qui la convinzione che, attraverso l'indicazione relativa all'incasso lordo della nave costruita con l'incentivo dello Stato, che diventa *in toto* e per molti anni un fattore positivo per la bilancia dei pagamenti, si possa intravedere come gli investimenti dello Stato per il potenziamento della nostra marina debbano essere collocati ai primi posti nella scala di priorità nazionale.

Il Governo segue questa linea, il ministro della marina si batte con vigore perché essa sia perseguita e perfezionata in tutti i suoi aspetti, ed io desidero qui esprimere il mio apprezzamento per questa meritoria azione.

Onorevole ministro, quello che si è detto in generale per la politica marittima ed in particolare per il problema della consistenza e del rinnovamento della nostra flotta vale anche indubbiamente per la politica dei porti.

Non si potrebbe concepire una politica di sviluppo, e cioè di incremento quantitativo e qualitativo della nostra flotta, senza una correlativa e parallela politica di sviluppo dei nostri porti.

Ora, se la capacità di trasporto al livello concorrenziale della nostra flotta, nonostante il notevole miglioramento già ricordato, non ha avuto negli ultimi anni l'impennata che ha avuto il volume del nostro interscambio commerciale con l'estero, il che ha portato ad un disavanzo della bilancia dei pagamenti dei trasporti marittimi, purtuttavia è vero che tale aumento, in fatto di capacità ricettiva e smistatrice non l'ha avuto nemmeno il sistema portuale italiano. Esso è oggi assolutamente inadeguato rispetto alle nostre esigenze

e ciò porta ad una distruzione di ricchezza per l'economia nazionale, distruzione che si determina attraverso un rialzo dei costi dei servizi portuali.

Tali maggiori costi sono in parte dovuti alla non sempre efficiente organizzazione interna dei servizi, ed in parte alla inadeguatezza delle strutture portuali.

Ma, giunti ad un certo limite di ulteriore espansione del traffico marittimo, la inadeguatezza delle strutture portuali diventerà un fattore sempre più prevalente sull'altro, fino ad essere causa diretta, in molti casi, di disorganizzazione interna.

Di qui l'esigenza del piano di sviluppo dei porti, piano che per altro arriva già in ritardo, se si tien conto che nell'ultimo decennio non si sono realizzate opere adeguate in questo campo e che il movimento portuale italiano è passato intanto, dal 1952 al 1963, da 47 a 148 milioni di tonnellate, con un rapporto di 3 ad 1 rispetto a 12 anni fa.

Il bilancio di previsione per il 1965 che stiamo discutendo dà però un avvio all'attuazione del piano. Infatti — e questa è la prima considerazione che debbo fare in proposito — si è passati infine dal campo degli studi, dei propositi e dei programmi a quello della pratica attuazione.

Seconda considerazione: ciò è stato fatto in presenza di una difficile situazione economica, per superare la quale una delle componenti della politica economica del Governo è la riduzione controllata, direi qualitativa della spesa pubblica e del disavanzo del bilancio statale. È alla luce di questa situazione che la nuova spesa prevista per dare concreta attuazione al piano dei porti acquista un significato particolare che va — è proprio il caso di dirlo — al di là dello stanziamento in sé modesto dei 10 miliardi di lire di aumento di spesa per la costruzione di opere portuali nel 1965. Desidero, signor ministro, darle atto di questo e pregarla di continuare la sua azione intesa a far sì che, dopo l'avvio del 1965, completati e approvati gli elaborati tecnici che in fatto di opere marittime sono sempre piuttosto complessi, il bilancio 1966 segni veramente, con uno stanziamento adeguato di 80-100 miliardi da mantenere poi per almeno cinque anni, l'inizio effettivo della risoluzione del problema.

Questo chiede al Governo tutto il Parlamento — non credo che vi siano su questo punto sostanziali divergenze di vedute tra i gruppi — ma soprattutto lo richiedono le esigenze effettive della nostra economia nazionale. Io ri-

chiede la stessa struttura geo-economica del nostro paese.

Signor ministro, provengo da una regione — la Liguria — marinara per eccellenza; ed ella mi permetterà pertanto di parlare di qualcosa che — come liguri — ci riguarda, su questo tema, ancor più da vicino. Intendo dire dei problemi e delle esigenze dei porti liguri e, particolarmente, delle esigenze e dei problemi del porto di Genova.

Parlando del porto di Genova so di riferirmi ad un centro di attività economica di notevole importanza, non soltanto per la città e la provincia più direttamente interessate, ma anche per tutta l'economia del nord Italia. Problema nazionale, quindi, e non locale, in relazione anche alla competitività con i porti stranieri, da quello di Marsiglia a quelli del nord Europa.

Orbene, questo porto, questo strumento così importante per tutta l'Italia, non è morto o moribondo, nonostante tutte le critiche spesso ingiuste e talvolta faziose che su di esso si sono riversate; nonostante, possiamo dirlo, tutta l'opera di denigrazione — spesso interessata — che contro di esso si è esercitata. Il porto di Genova è soltanto in crisi, che è però, per la maggior parte, crisi di crescita, crisi di adeguamento all'enorme aumento del traffico che si è verificato negli ultimi 12 anni in corrispondenza con la grande espansione dell'economia italiana.

Nel 1953 il traffico del porto di Genova era sui 9 milioni di tonnellate; nel 1963 è stato di 31 milioni di tonnellate, pari al 350 per cento di quello del 1953. Fra il 1953 ed il 1963, la media giornaliera delle merci complessivamente sbarcate ed imbarcate è passata da 25 mila a 86 mila tonnellate, l'intensità del traffico per metro lineare di banchina è passata da 526 a 1.813 tonnellate (cifra, quest'ultima, che, se si pone mente alla grande diversificazione del movimento merci del porto, appare di alto valore indicativo, specialmente in ordine alla urgentissima necessità di aumentare gli accosti); la media giornaliera delle navi entrate e uscite è passata da 37 a 54 unità, e la media giornaliera delle navi in operazioni nel porto è passata da 40 a 66 unità. Di contro la media giornaliera delle navi in attesa di accosto operativo è passata da 2 a 20 unità.

Il porto di Genova in complesso ha retto bene a questo straordinario aumento di traffico, che del resto rivela le stesse linee e proporzioni ascensionali dell'intero traffico portuale italiano. Qualche sfasatura vi è stata: taluna evitabile, altra inevitabile, ma il porto ha

retto e svolge la sua funzione soddisfacentemente.

Dopo alcuni mesi di stasi o di regresso, il traffico di ottobre ha registrato una ripresa delle merci varie, le merci « ricche », in numero o a colli: il traffico dei primi dieci mesi di quest'anno è stato superiore a quello del corrispondente periodo del 1963.

Ma il porto di Genova, come molti altri porti commerciali italiani, è ormai al limite della rottura e ha bisogno urgente dell'intervento dello Stato. Il sistema portuale italiano non reggerebbe a lungo allo sforzo dell'ulteriore, auspicabile incremento dei traffici che si dovesse realizzare nei prossimi mesi con il ritmo dell'ultimo decennio; incremento che, invece, è nei voti di tutti noi, come è nei voti di tutti noi una sollecita ripresa della fase di espansione della nostra economia.

Il nuovo piano regolatore del porto di Genova, recentemente presentato, prevede il nuovo porto delle rinfuse a Voltri e notevoli lavori di ampliamento e potenziamento nel vecchio porto. Come genovese, ma anche e soprattutto come italiano, mi auguro che tali lavori possano essere iniziati al più presto.

Un giornale del nord, il 10 ottobre, intitolava il suo articolo di fondo: « Individuare i nuovi blocchi ». L'articolista affermava che alcune delle linee di maggiore espansione della economia nazionale sono state determinate negli ultimi anni da certi blocchi di investimenti pubblici o privati, realizzati o permessi dalla politica economica del Governo: l'« autostrada del sole », l'edilizia residenziale, l'espansione siderurgica (il quarto centro di Taranto), il *boom* dell'automobile. E sosteneva che ora bisogna individuare i nuovi blocchi di investimenti, che svolgendosi per un certo arco di tempo danno il tono a tutto il sistema.

Orbene, se questa impostazione è giusta — ed io ritengo che lo sia, o per lo meno che sia molto vicina al vero — allora credo di poter affermare che uno dei blocchi di investimenti che lo Stato deve individuare e realizzare è quello dei trasporti: stradali, ferroviari, marittimo-portuali.

È in questo quadro che va collocato il problema dei porti italiani, i quali devono essere inseriti in un coordinato sistema di trasporti stradali, ferroviari, aerei, fluviali e lacustri. Sarebbe infatti vana fatica migliorare i porti, se non si migliorasse anche il sistema del trasporto delle merci dai porti a destinazione.

Riferisco in proposito un dato riguardante la mia regione. Si tratta del movimento camionistico e ferroviario del porto di Genova

con l'interno; un movimento che, in totale, nel 1963 è asceso ad oltre 11 milioni di tonnellate, ripartite in misura pressoché uguale fra strada e rotaia.

La cifra globale di 11 milioni di tonnellate esprime un ordine di grandezza quanto mai degno di rilievo, una incidenza quanto mai degna di considerazione, nel quadro degli interessi dell'economia nazionale.

Ora, se si pensa alle condizioni, spesso davvero drammatiche, in cui tale movimento si è concretamente attuato, non si può non porre l'accento sulla necessità di arrivare al più presto alla soluzione dei gravissimi problemi stradali e ferroviari liguri. Per tali ragioni ritengo qui doveroso menzionare ancora una volta l'esigenza di accelerare i tempi per la ultimazione del famoso raddoppio della camionale Genova-Serravalle, per il compimento del progetto di ammodernamento della statale Genova-Val Trebbia-Piacenza, per l'esecuzione del progetto dell'autostrada Voltri-Ovada-Alessandria, per la costruzione delle autostrade litoranee dirette a Savona e al confine francese, e a Sestri Levante e La Spezia, per il raccordo Traso-Ferriere.

In materia di infrastrutture ferroviarie non si può non fare menzione del completamento della direttissima Genova-Tortona con la costruzione del terzo valico dei Giovi (che doveva essere realizzata dal 1903) e del raddoppio, con spostamento a monte, delle linee litoranee (sia verso La Spezia e l'Italia centrale, sia verso Savona ed il confine francese) nelle parti non ancora eseguite.

Ammonisce lo Jannaccone che la produzione di ricchezza è creazione di utilità. Che vale produrre al costo più basso, tale da reggere la concorrenza internazionale, se poi il supercosto del trasporto annulla quel vantaggio?

Onorevole ministro, non dico queste cose, ovviamente, per convincere lei, ma per dare alla sua intelligente e tenace azione il conforto di una voce, sia pur modesta, in quest'aula parlamentare. Ella, onorevole ministro, ha infatti più volte giustamente sottolineato che la politica del Ministero della marina mercantile ha attinenza e legame con quella di altri ministeri e, in altre parole, con molti settori dell'economia nazionale.

Nel quadro di questa visione generale dei problemi della marina mercantile vorrei segnalare l'importanza che assumono, per il nostro turismo e per l'intera economia nazionale, i porti turistici. In questo quadro vorrei ricordarle in modo particolare, onorevole mi-

nistro, il problema del porto turistico di Rapallo.

L'attuale porto di Rapallo è costituito dal breve molo foraneo Carlo Alberto, che ripara uno specchio d'acqua utilizzabile soltanto da piccole imbarcazioni, per brevi permanenze e con tempo sicuro. Analogamente l'ancoraggio eventuale davanti al centro urbano è notevolmente esposto e usufruibile solo con tempo favorevole.

D'altra parte Rapallo, ubicata nell'insenatura più profonda del golfo del Tigullio fra paesaggi e dintorni di grande bellezza naturale, gode da tempo di un notevole prestigio nel campo turistico nazionale ed internazionale.

La maggiore affluenza di turisti si verifica naturalmente d'estate; e ciò obbliga Rapallo ad attrezzarsi convenientemente, sia con il porto turistico, sia nel campo degli sport nautici in genere, sia per quel che riguarda i servizi regolari di trasporto passeggeri nel Tigullio e lungo la riviera. Noi auspichiamo, ovviamente, che Rapallo ed il Tigullio non perdano il contatto concorrenziale con la riviera francese.

L'ampliamento del porto e l'aumento della sua ricettività sotto ogni profilo costituiscono il punto centrale del programma di valorizzazione. Perciò le chiedo, signor ministro, di voler appoggiare la richiesta avanzata dal comune di Rapallo per ottenere il finanziamento per il nuovo porto con i benefici della legge n. 589. Ella, così facendo, contribuirà in modo concreto all'aumento produttivo del patrimonio turistico nazionale, in una zona che merita le cure e le attenzioni dello Stato.

Onorevole ministro, in una relazione sulla politica del suo Ministero, da lei recentemente svolta alla X Commissione della Camera — relazione già citata dal collega che mi ha preceduto — ella iniziava dai « soggetti » della nostra attività marittima, intendendo con ciò porre in rilievo ancora una volta la preminenza del fattore uomo rispetto agli altri fattori, e sottolineare come l'uomo sia al centro, debba essere il destinatario di tutte le azioni coordinate di un sistema di politica economica. Oltre a ciò, ella ebbe parole di esaltazione — sincera rappresentazione di intimi sentimenti — per gli uomini che vivono sul mare.

Ora intendo qui rinnovare il riconoscimento più sincero ed ampio dei meriti di coloro che vivono sul mare, sopportando innumerevoli sacrifici, e chiedere in modo particolare al Governo di soddisfare una delle loro più legittime e sacrosante richieste, quella dell'adeguamento delle loro pensioni. Le pen-

sioni dei nostri marittimi sono assolutamente insufficienti, nella grande maggioranza dei casi, ad assicurare ai loro titolari un sia pur modesto tenore di vita.

Tali pensioni subirono degli aumenti, in relazione con gli aumenti delle pensioni dell'I.N.P.S., fino al 1958. Non furono però aumentate in relazione agli aumenti delle pensioni dell'I.N.P.S. del 1° luglio 1962. Esse sono rimaste quindi invariate da oltre sei anni, periodo di tempo nel corso del quale la contingenza è scattata di ben 24 punti.

Già si parla, e giustamente, della necessità di un nuovo aumento delle pensioni dell'I.N.P.S. Ora, se ci sembra giusto porre all'ordine del giorno per il 1965 un ulteriore aumento delle pensioni I.N.P.S., già aumentate di un 30 per cento il 1° luglio 1962, che diremo delle pensioni dei marittimi, ferme al livello 1958?

Vi è in discussione il riordinamento di tutta la previdenza marinara; e sono state presentate in proposito alcune pregevoli — ritengo — proposte di legge. Ma, data la complessità della materia, la strada della sua definizione è indubbiamente ancora lunga. Nel frattempo ritengo che non possiamo assolutamente lasciare i pensionati marittimi nelle attuali condizioni. Chiedo perciò al Governo — e prego lei, signor ministro, di farsi interprete di questa richiesta presso il Presidente del Consiglio ed i ministri del tesoro e del lavoro — di concedere ai pensionati marittimi un immediato aumento del 30 per cento sull'ammontare delle pensioni, da finanziarsi con un contributo straordinario dello Stato alla Cassa di previdenza marinara. Secondo un calcolo approssimativo, tale contributo non dovrebbe essere superiore ai 3-4 miliardi. D'altronde, la categoria da tempo avanza la richiesta che lo Stato conceda anche ai marittimi il contributo del 25 per cento sulle retribuzioni che esso versa per i pensionati dell'I.N.P.S.

I circa 40 mila pensionati marittimi usufruiscono in molti casi di pensioni assolutamente inadeguate ai bisogni elementari della vita, che — soprattutto — non rappresentano un giusto compenso dopo tanti anni di lavoro e di sacrifici. Credo che la eliminazione di questa ingiustizia sia uno dei più impellenti doveri del Parlamento e del Governo.

Signor ministro, il 3 maggio scorso a Venezia ella celebrò la prima giornata nazionale del marittimo, volta ad esaltare l'opera di quanti lavorano sul mare. L'istituzione di tale giornata è stata un'iniziativa felice e doverosa. D'altronde, essa rientra nel quadro della proficua attività svolta dal suo Ministero e da lei personalmente al fine di divulgare la

conoscenza dei problemi economici e sociali delle attività marittime in Italia e per contribuire al crearsi in Italia di una « coscienza marinara », intesa come consapevolezza dell'importanza che detti problemi hanno e viepiù debbono avere per la nostra Italia.

Mi auguro che ella possa coronare questo riconoscimento per l'« uomo del mare » italiano con l'atto concreto e doveroso di rendere giustizia ai pensionati del mare.

Ormai possiamo ben dire che una nazione che non rende giustizia e non onora i vecchi non è degna di essere considerata una nazione veramente civile. Per questo chiedo a lei e al Governo di superare le ultime difficoltà e di realizzare anche in questo campo la giustizia sul piano concreto, affinché — nell'armonico quadro del progresso dell'economia marittima che l'azione sua e del Governo tendono con tanta efficacia a realizzare — non vi siano ombre e disarmonie stridenti, ma solo una concorrenza di volontà, serene perché soddisfatte nelle loro più giuste esigenze, rivolte verso il fine superiore del sempre maggiore progresso della nostra amata Italia. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

ALBA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso in questo breve intervento non riallacciarmi a quanto ebbi a dire discutendosi il bilancio della marina mercantile tre anni or sono. Era allora ministro l'onorevole Jervolino; relatore di maggioranza era l'onorevole Colasanto, il quale in quella circostanza ebbe a fare un'analisi della situazione del Ministero e della politica marinara veramente globale ed unitaria, sicché fu apprezzata da tutti i settori.

A distanza di tre anni è veramente cambiato qualcosa, oppure ci dibattiamo nelle stesse ristrettezze e nella stessa impossibilità del Ministero di far fronte alle necessità della marineria?

Purtroppo, leggendo le note che il ministro Spagnoli ha rimesso alla Commissione dei 75 alla fine della sua replica, si deve prendere atto che poca strada è stata compiuta sul piano dell'accrescimento concreto delle disponibilità finanziarie e delle funzioni attribuite al Ministero. Lo stesso ministro Spagnoli, che tanti consensi per la sua serietà e competenza riscuote da ogni parte, non ha potuto che prendere atto di questa situazione veramente angosciata, pur ripromettendosi di « rifarsi » nei prossimi consigli dei ministri e in occasione della programmazione.

Le cifre infatti appaiono esigue, assolutamente non proporzionate all'importanza che ha per l'Italia il fenomeno marittimo, alle funzioni attribuite al Ministero della marina, alla consistenza sempre crescente del naviglio mercantile, alle attese di decine e decine di migliaia di lavoratori che svolgono la loro attività sul mare e per il mare.

Se sono vere le cifre illustrate dalle note consegnate dall'onorevole ministro (e sono convinto che siano vere), se ne deduce che una programmazione in questo settore deve portare necessariamente a rafforzare ed aumentare le funzioni del Ministero e ad eliminare la mezzadria con altri dicasteri per alcuni settori, al fine di evitare disservizi, lentezze burocratiche e quindi maggiori oneri. Ne consegue la necessità di un aumento del personale centrale, specie di quello tecnico, e di un accrescimento concreto del personale delle capitanerie. Attualmente, infatti, per tutto il litorale vi sono soltanto 415 ufficiali, destinati ad assolvere complesse funzioni non solo per la marina mercantile, ma anche per la difesa militare.

Urge anche un decentramento amministrativo per decisioni corrispondenti alla nuova dinamica dei fenomeni marittimi. Va rivista la ripartizione delle zone marittime; e alle direzioni marittime vanno attribuite concrete funzioni decentrate, anche in vista delle esigenze che proverranno dall'immediata costituzione delle regioni.

Per quanto riguarda i servizi marittimi, anche se gli oneri, previsti in 49 miliardi e 519 milioni, non sono certamente pochi né trascurabili, penso sia arrivato il momento di precisare che la politica delle società di preminente interesse nazionale va rivista sotto alcuni aspetti. Una marina da passeggeri di alta classe è superata e anacronistica: sui lunghi percorsi non si può contrastare la concorrenza del mezzo aereo; su quelli brevi regge il traffico marittimo in funzione turistica e, considerato che il turismo è ora popolare e di massa, occorrono navi che possano praticare prezzi ragionevoli a bassi costi di esercizio, pur offrendo un *comfort* modernamente concepito.

Non vanno trascurati i servizi merci. Buone linee commerciali possono e devono svolgere una sana politica intesa a determinare la necessaria concentrazione dei traffici in posti strategicamente prefissati, in particolare tenendo presenti le nuove esigenze che si sono delineate nel Mediterraneo e specialmente nei rapporti con l'Africa.

Occorre quindi una politica che contrasti la maggiore incisività rivelata da alcune bandiere straniere, che ci hanno soppiantato in traffici tradizionalmente riservati alla nostra. Lascio ai tecnici il compito di fare una statistica precisa di quanto siano cresciute, ad esempio, le flotte iugoslava e greca, soprattutto in Adriatico, e di quanto si sia ridotta nello stesso mare la posizione della nostra bandiera. L'onorevole ministro, che di questa situazione è pienamente informato e cosciente, non può non essere confortato da noi, per tutte le iniziative che riterrà utili per eliminare un divario che si va facendo sempre più profondo a danno della nostra bandiera, dei nostri armatori, della nostra marina in genere e quindi dell'economia nazionale.

Circa le sovvenzioni minori, le relative linee vanno tenute nel dovuto conto, specie quando hanno anche carattere internazionale ed assolvono ad una preminente funzione turistica. Non si comprende, per esempio, come per la linea E-3, collegante Ancona alla Dalmazia e a Bari, l'istituzione sperimentale di un traghetto non porti ancora alle necessarie decisioni per la costruzione di un mezzo idoneo per tonnellaggio e caratteristiche, pur dopo il successo dei primi mesi di esercizio, che hanno visto quasi triplicato il traffico dei passeggeri.

Nulla ancora di preciso si fa per sollevare lo stato critico della nostra pesca, nel senso di orientare i pescatori verso mari più ricchi e incrementare il nostro esiguo armamento destinato alla pesca atlantica. È stato ricordato che presto si arriverà alla ripartizione delle zone di pesca atlantica; e che occorrerà essere presenti con una forte flotta da pesca oceanica per non restare soccombenti anche in quella zona.

D'altronde, mentre il Governo è impegnato in questo problema, che mi auguro sia risolto al più presto, e mentre si notano i suoi sforzi per ridurre le importazioni di carne e di pesce (queste ultime comportano annualmente un esborso di valuta estera di circa 60 miliardi), accrescendo naturalmente il patrimonio nazionale, il ministro Pastore non ha potuto garantire con sicurezza che nel prossimo disegno di legge per il rilancio della Cassa per il mezzogiorno venga inclusa una norma transitoria che consenta il temporaneo proseguimento degli interventi della Cassa nel settore della pesca: ha detto soltanto che si sta attentamente studiando questa possibilità. Eppure, se gli studi non portassero a realizzare completamente l'intervento della Cassa, tra l'altro si deluderebbero completamente tutti i

pescatori che vogliono realizzare una conversione più adeguata di armamento destinato alla pesca più moderna.

Onorevole ministro, ella ricorderà di essersi impegnato ad un nuovo accordo di pesca italo-iugoslavo, che tenga presente le richieste degli armatori di motopesca, in un clima di sempre più cordiali rapporti con la Repubblica iugoslava. In quella sede si dovrà necessariamente perfezionare tali accordi di pesca, tenendo presente che si chiede la modifica e l'ampliamento delle zone in cui è consentita la pesca a strascico; la revisione dell'articolo 6, soprattutto per quanto riguarda i permessi intestati a nome del comandante; l'aumento del numero dei permessi e dei limiti di potenza previsti dall'articolo 2; la modifica dell'articolo 11, in modo che « in caso di pericolo » sia consentito l'accesso a tutti i porti e insenature; la modifica dell'articolo 11, per quanto concerne le difficoltà di attuazione delle prescrizioni da mettere in moto in caso di rifugio nei porti sopracitati. Per quanto concerne la parte penale, si chiede l'istituzione (e mi meraviglio che ciò non sia stato ancora fatto) di una nostra sede consolare a Spalato che possa intervenire tempestivamente in caso di cattura. Si chiede infine che della delegazione incaricata delle trattative per il rinnovo dell'accordo possano far parte, o che almeno siano preventivamente ascoltati, i rappresentanti dei centri adriatici maggiormente interessati. A tal uopo farò pervenire all'onorevole ministro una memoria molto precisa.

Nel mio intervento del 1961 mettevo in evidenza la necessità di corrispondere agli addetti alla piccola pesca un sussidio di disoccupazione, così come si è fatto per i braccianti agricoli. Tutti sanno come l'attività peschereccia viene sospesa per parecchi mesi all'anno a causa del maltempo; e che il Governo stesso molte volte si è augurato che la pesca venga sospesa in periodo di covate e novellame. Tale sussidio risponderebbe anche all'esigenza di ripopolamento della fauna marittima.

Brevemente citerò quello che il relatore al bilancio del 1961 disse in risposta al mio intervento: « L'onorevole Alba si è occupato dei piccoli pescatori della Puglia e del basso Tirreno, chiedendo un aumento del sussidio invernale, che dovrebbe diventare un vero e proprio sussidio di disoccupazione. Ritengo che la richiesta sia giusta, pur facendo notare all'onorevole Alba che in Puglia, come nel basso Tirreno, da Napoli in giù, occorre fare qualche cosa per trasferire anche su un altro piano le esigenze di lavoro e di vita dei pic-

coli pescatori. Occorre rompere la loro grave situazione di bisogno, su cui specula tanta gente. Si voglia o non si voglia, con l'andar del tempo la piccola pesca costiera frutterà redditi, relativamente ad altri lavori, sempre più magri. Bisogna fare qualche altra cosa ». Ed è strano che anche in quell'intervento ebbe a dire: « Se correremo ai ripari troveremo ancora qualcuno che voglia andare a pescare ». Disse ancora: « Anche lo stesso fenomeno si sta verificando sia per quanto riguarda i marittimi sia per quanto riguarda gli stessi portuali ». Cioè sono occupazioni che, se il Governo non le integra, così come ha integrato attività di altri lavoratori, certamente si avvieranno ad un decadimento completo.

L'onorevole Colasanto affermò ancora:

« Questa povera gente, che d'inverno è costretta a far debiti con interessi di usura e impegni sui frutti futuri del proprio lavoro, in estate deve cedere il prodotto pescato a prezzi assolutamente sviliti ai prepotenti che praticamente se lo accaparrano sin dalla stagione invernale. È lo stesso fenomeno che si verifica nel campo agricolo, poiché — come è stato ben detto — i poveri pescatori sono i piccolissimi coltivatori diretti del mare.

« Su questi prestiti d'esercizio bisogna insistere. Per un'opera di risanamento e di rieducazione sociale lo Stato può anche rischiare di perdere qualche miliardo prestando esso il denaro o facendolo prestare, con garanzia, da un qualsiasi suo istituto, a questa povera gente. E ritengo che non perderebbe molto. I poveri pescatori sono gente d'onore e ci tengono, anche su un piano morale, a fare fede ai propri impegni ».

Tali osservazioni, che ho voluto brevemente ricordare, si inseriscono in quell'ormai famoso divario che esiste a danno dei porti e della marineria in generale dell'Adriatico rispetto al Tirreno, e dell'Adriatico meridionale rispetto al resto d'Italia. Non posso sottacere le condizioni di abbandono in cui è stato lasciato il porto di Bari, il quale rappresenta un'infrastruttura del costo di decine di miliardi, che ancora può migliorare i suoi traffici commerciali, affievolitisi a mano a mano, soprattutto dopo la guerra.

Ho sempre sostenuto che Bari, che pure ha visto impegnati maestranze e operatori, prima della guerra e durante la guerra (non posso non ricordare i portuali e gli operai uccisi durante l'ultimo conflitto), in una crescita qualificata di traffici con tutto l'oriente e la sponda opposta, vede assottigliarsi anno per anno i traffici per condizioni economiche

e politiche che certamente i baresi non hanno voluto; per cui sono solito affermare che solo Bari ha perduto la guerra.

Di fronte a tale gravissima situazione, gli enti locali interessati al porto di Bari non sono rimasti insensibili; e, pur con gravi sacrifici economici, si è realizzato a Bari il consorzio del porto, che fin dal suo nascere — agosto 1960 — ha cercato di individuare le cause del decadimento commerciale del porto, per ovviarvi con ogni mezzo possibile. Si è preso contatto con la Repubblica jugoslava — alla quale invio da questa tribuna i più fervidi auguri in occasione della sua festa nazionale — nostra dirimpettaia; e ci si è accorti che dall'altra parte i problemi portuali marittimi sono guardati con una visione unitaria moderna ed intraprendente.

Il consorzio ha ottenuto, in relazione agli studi promossi per un miglioramento delle capacità ricettive e delle attrezzature del porto, un finanziamento di 1 miliardo e 300 milioni per la costruzione della stazione marittima, per l'acquisto di alcune gru e per il riempimento della zona cosiddetta di Marisabella, da destinare a depositi industriali.

Questi lavori, che dovevano essere eseguiti a cura del genio civile per le opere marittime, ancora non sono stati purtroppo neppure iniziati; per cui ancora oggi, a distanza di due anni, i progetti già preparati dall'ufficio del genio civile delle opere marittime di Bari vanno e vengono dalla Cassa per il mezzogiorno, sita all'E.U.R., alla delegazione speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha sede a porta Pia.

Il consorzio ha poi promosso, sempre d'accordo con il Ministero della marina mercantile, l'istituzione del traghetto Bari-Ragusa, che ha avuto inizio il 1° agosto 1964, con risultati veramente eccellenti. Do atto al ministro Spagnoli e al Presidente del Consiglio di essersi impegnati a fondo per questa iniziativa, che si è potuta realizzare nonostante la congiuntura sfavorevole. Veramente è stato un contributo eccezionale, di cui mi permetto di ringraziarli, anche a nome delle popolazioni che rappresento in questa Camera.

Il ministro Spagnoli sa però che l'attuale soluzione amministrativa data al problema non ha soddisfatto le esigenze del porto di Bari, che vedeva nel traghetto il primo tangibile riconoscimento delle sue antiche e nuove richieste. Quando si parla di richieste antiche e nuove si fa sempre riferimento alla società « Puglia », assorbita dalla « Adriatica »: una società tra le più attive, forse l'unica attiva esistente nell'Italia meridionale in

quell'epoca nel versante adriatico. Come risultato, oggi non abbiamo più nemmeno una nave iscritta nei registri navali di Bari, e nemmeno un rappresentante nella società trasferitasi a Venezia.

Difatti — mi riferisco al traghetto e alla necessità di soddisfare in pieno queste richieste — si è fruito, nei due mesi di esercizio, soltanto di due scali settimanali. La prima di tali toccate è stata assorbita totalmente dai turisti diretti a Cattaro (al villaggio San Marco del *Club de la Méditerranée*), per cui nessun barese, anzi nessun italiano ha potuto imbarcarsi e addirittura prenotarsi. Tale flusso non ha consentito l'accettazione di passeggeri per altre destinazioni, in particolare per Gravosa (debbo ricordare che il traghetto era sorto appunto per il tragitto Bari-Gravosa).

Si è notata l'insufficienza della motonave *Egadi*, sia in senso assoluto, sia per la scarsa e inesistente sistemazione di *comfort* per il turista: pertanto si ripropone la soluzione radicale sostenuta a suo tempo dal consorzio del porto, cioè la costruzione di una nave di alte caratteristiche tecniche, con ragguardevoli possibilità ricettive. Questa nave dovrebbe essere adibita ad un collegamento diretto tra Bari e la sponda opposta, con toccate frequenti Bari-Gravosa e con eventuali digressioni e alternanze verso Cattaro e Antivari. L'onorevole ministro Spagnoli conosce con precisione quali sforzi sta compiendo la Repubblica jugoslava; e sa anche che provvedimenti in questo senso si stanno prendendo soprattutto nel Montenegro.

Il consorzio del porto ha inoltre messo già da tempo in evidenza la necessità di integrazione del sistema portuale di Bari attraverso la creazione della zona industriale sul mare. Accertati i limiti dell'antica funzione dello scalo marittimo, il consorzio del porto di Bari ha richiamato l'attenzione sulle possibilità offerte da un valido sistema portuale per la vitalizzazione della economia della città e dell'immediato retroterra; e ha dimostrato come la creazione di una zona industriale sull'acqua sia l'unico incentivo realmente capace di determinare una radicale trasformazione della locale economia e il suo concreto inserimento nel processo di industrializzazione della regione.

Tale impostazione pone automaticamente in risalto i limiti topografici dell'attuale area di sviluppo industriale e l'assurdo caso, più unico che raro in un centro marittimo, della sua positura lontano dal mare. Difatti, come ebbi a dichiarare al convegno degli industriali marittimi, tenutosi a Bari nel mese scorso

sotto la presidenza del sottosegretario Riccio, non un chilo di merce è stato trasportato attraverso il porto, nonostante il massiccio investimento che soprattutto le aziende a partecipazione statale Breda ed E.N.I. hanno realizzato nella zona industriale di Bari.

Per un assurdo ed ingiustificato quanto paradossale criterio, che non si vuol cambiare e che mai abbiamo condiviso, si è realizzata una zona industriale lontana dal mare, con aziende di tipo manifatturiero che nulla o pochissimo potranno contribuire all'espansione dei traffici nel porto di Bari. In effetti, gli esempi lontani di Marsiglia e Venezia-Porto Marghera e quelli più recenti di Genova, Ravenna, Priolo, Melilli, Taranto e Brindisi confermano la insostituibile funzione del porto industriale, dello scalo, cioè, non più soltanto punto di congiunzione dei trasporti marittimi con i trasporti terrestri, ma punto di trasformazione industriale, rigorosamente imposto dalla sfasatura di prezzi esistente fra trasporti terrestri e trasporti marittimi e dalla necessità di ridurre o eliminare i costi dei maneggi interni, al fine di reggere la concorrenza di industrie o zone meglio favorite dalla natura.

Occorrono quindi, per Bari, scelte opportune di industrie di base: di quelle che le stesse previsioni delle industrie non di Stato indicano ancora oggi come possibili, per esempio nel campo della petrolchimica e dell'alluminio.

Infine il consorzio del porto chiede al ministro il più vivo interessamento perché il consorzio stesso sia trasformato in ente autonomo regolato da legge speciale, affinché possano in particolare realizzarsi le opere già studiate e ritenute risolutive per un concreto adeguamento delle locali strutture economiche ai fini di una effettiva industrializzazione e del conseguente potenziamento dei traffici marittimi.

Sono convinto che il Governo non potrà non accogliere questi voti, formulati oltre tutto in nome di una città capoluogo di una delle province più popolate d'Italia e di una regione che tanti sacrifici e tanto sangue ha voluto e saputo dare per l'unità geografica e politica del paese.

Se sono state riconosciute le esigenze di Palermo, di Civitavecchia, di Savona-Vado Ligure, sono convinto che non possano non essere considerate le richieste della città di Bari.

Onorevoli colleghi, signor ministro, non ho trattato della fontanella di un comune sperduto di montagna, ma ho voluto portare il discorso su uno dei problemi più pressanti, che investe con Bari e i suoi porti vicini tutto

l'Adriatico meridionale. Non è retorica l'affermazione che il mare Adriatico non è che un lago, ormai privo di traffici e quindi privo di vita e di avvenire.

Mi permetto ancora di riportare ciò che ebbe a dire l'onorevole Colasanto nella seduta pomeridiana del 5 ottobre 1961: « Sono nato sulle coste della Puglia, ove ho passato la mia giovinezza, e mi rendo conto delle esigenze dei porti e delle zone rivierasche di questa e delle altre nostre regioni affacciatisi sul mare che, nel corso della prima guerra mondiale, veniva chiamato "l'amarissimo"; ma devo far notare che le giuste lamentele fatte dipendono dalla dolorosa attuale situazione politica internazionale, pur auspicando e chiedendo incentivi e correttivi statali che possano rendere meno amaro questa amarissimo mare ».

Evidentemente le condizioni politiche internazionali e quelle economiche non le abbiamo determinate noi soltanto. Il fatto stesso che un'autostrada possa avere la precedenza sulla cura che lo Stato deve avere per i porti, sta a dimostrare ancora una volta che il nostro paese non tiene sufficientemente conto del fatto di essere circondato per migliaia di chilometri dal mare.

In molti porti le condizioni dei lavoratori portuali sono rimaste disagiate (altro che ripristino della libertà di lavoro, come ha chiesto il collega « missino » poco fa!). Essi sono privi spesso di tutti i conforti che la tecnica moderna ha realizzato per alleviare la fatica umana.

L'impossibilità in cui si trova il ministro della marina mercantile di provvedere direttamente non ci pone ancora oggi in condizione di bene sperare per l'avvenire. Non basta il coordinamento: sono necessarie nuove funzioni, mezzi finanziari molto più consistenti, capacità di intervenire nel campo dell'armamento, dei porti, della pesca e del lavoro portuale con una visione nuova, con programmi chiari, per realizzare una vera politica marinara.

Pure in questi settori il Mezzogiorno d'Italia ha bisogno di interventi specifici, capaci di far muovere anche gli imprenditori privati su una nuova piattaforma di fiducia e di incontro con la volontà di intervento dello Stato.

Non penso che sia lecito concentrare tutto in pochissime città; né vedo come questo possa giovare all'unità economica e sociale del nostro paese.

L'onorevole ministro, nelle sue dichiarazioni in sede di X Commissione e nella replica nella Commissione dei 75, si è richiamato

coraggiosamente ad una politica programmatica nuova e si è riproposto — sia per quanto riguarda i porti, sia per quanto riguarda l'aumento dei finanziamenti — una sua attiva e intelligente presenza in seno al Consiglio dei ministri. Vorrei che nella sede del Governo egli portasse con sé, oltre al frutto degli studi compiuti insieme con i suoi collaboratori (ai quali va il nostro riconoscimento e il nostro grazie) anche il pensiero di migliaia di marinai e marittimi e pescatori che sul mare vivono, e di quelli che sono morti.

Chiunque pensi che ciò costituisca retorica dovrebbe provare a trascorrere decine e decine di notti a bordo di natanti, lontano per parecchi mesi all'anno dalla famiglia. Solo così potrebbe apprezzare tutto il valore umano di queste considerazioni e il sacrificio che la gente del mare compie.

L'onorevole ministro ha affermato nella sua relazione che il soggetto primario è l'uomo. Lo ha ripetuto qui poc'anzi l'onorevole Dagnino. Ebbene, occorre che il Governo prenda atto di queste esigenze, di questi sacrifici, di queste attese, anche in riferimento allo sciopero che i marittimi stanno compiendo in questi giorni e di cui il ministro si è vivamente interessato. Bisogna compenetrarsi di questa situazione tanto amara, dando veramente a questa categoria così benemerita la sensazione che lo Stato, il Parlamento, il Governo le sono vicini, affinché essa possa guardare con fiducia all'avvenire.

Un'ultima parola per quanto riguarda l'E.N.E.M. È strano che non appena parlo dell'E.N.E.M. io mi ricordi di quei giovani tredicenni o quattordicenni che, dopo aver firmato una dichiarazione in cui si impegnavano ad andare in marina, sono stati poi costretti a più di venti mesi di servizio militare, pur potendo godere di un'esenzione in base alle disposizioni vigenti.

È necessario che l'E.N.E.M., pur essendo state le sue funzioni scolastiche assunte dal Ministero della pubblica istruzione, continui la sua attività di propaganda e di presenza, soprattutto tra i giovani. L'onorevole Dagnino ha parlato di rispetto dei vecchi per quanto riguarda il problema della pensione: cosa giusta e sacrosanta, ma dobbiamo pensare anche ai giovani, i quali oggi si allontanano sempre più dal mare. Gli stessi capitani marittimi tendono a fare gli impiegati. Ebbene, bisogna incoraggiare con un'adeguata propaganda la passione per il mare. In questo campo un'opera molto proficua potrebbe svolgerla proprio l'E.N.E.M.,

come istituzione alle dirette dipendenze del Ministero della marina mercantile. Bisogna che lo Stato intervenga seriamente per rafforzare la passione dei giovani verso il mare.

È noto che i romani non furono grandi navigatori, anche se affermavano che *navigare necesse est*. Noi siamo convinti della necessità che il popolo italiano ami il mare, perché soltanto attraverso i traffici marittimi è possibile ravvivare l'economia, nell'interesse generale della nazione. (*Applausi al centro*).

Presentazione di un disegno di legge.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il disegno di legge:

« Trattamento economico di missione del personale del ruolo speciale ad esaurimento di cui alla legge 22 dicembre 1960, n. 1600, in servizio a Trieste ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la onorevole Jole Giugni Lattari. Ne ha facoltà.

GIUGNI LATTARI JOLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il ministro del tesoro, nell'illustrare alla Camera questo primo bilancio redatto in riferimento all'anno solare, tenne a sottolineare, quasi a prevenire ogni critica, che la spesa per l'istruzione e la cultura — impegnando il 19,2 per cento della spesa globale — dal punto di vista funzionale ha di fatto il primo posto nella graduatoria delle diverse sezioni che compongono il bilancio dello Stato.

Lo sforzo finanziario che il Governo compie per la scuola è effettivamente considerevole, ma basta sfogliare le pagine del bilancio per stabilire che i 1161 miliardi di spesa dello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione per il 1965 sono in massima parte assorbiti dal personale in attività di servizio e in quiescenza: ciò significa che dell'ingente spesa che l'onorevole Colombo evidenziava a conferma che il Governo mantiene

l'impegno di attribuire al problema della scuola carattere di assoluta priorità anche nella spesa pubblica, solo una minima parte riguarda iniziative di sviluppo, dal che si deduce che la politica scolastica del nostro paese, in gran parte ancora legata a concezioni superate ed a vecchie strutture, resterà per un anno ancora ferma e quindi, almeno per un anno ancora, non solo non offrirà soluzioni nuove o definitive, ma inevitabilmente aggraverà lo squilibrio fra ciò che si fa nella scuola e ciò che alla scuola è richiesto dalla società.

Alla categorica e per altro esatta affermazione dell'onorevole Colombo non possono quindi corrispondere l'unanime approvazione del Parlamento né la generale soddisfazione dei cittadini, che ancora una volta debbono constatare come il problema della scuola continui ad essere eluso nella sua sostanza. Il Parlamento, anzi, può e deve lamentare qualcosa di più: che anche all'impostazione della politica scolastica esso vede ancora una volta negate le sue prerogative fino al punto da apparire come un istituto funzionante a fatica, troppo impari alle esigenze moderne di un paese moderno.

Sono ormai trascorsi 15 mesi, onorevoli colleghi, dalla presentazione della relazione da parte di quella Commissione che fu nominata allo scopo di accertare lo stato della scuola italiana, per denunciarne le insufficienze, per indicarne le inadeguatezze, per delineare le riforme di struttura e gli ordinamenti atti a rispondere alle prevedibili esigenze di sviluppo economico e sociale del paese e il Parlamento non ha avuto ancora la possibilità di discuterla, di vagliarne le risultanze, di assumere le sue responsabilità, di far valere le sue prerogative, di orientare, in qualche modo, la elaborazione di quei disegni di legge che ella, onorevole ministro, ha già predisposto, indubbiamente tenendo conto delle osservazioni tecniche e dei pareri espressi, oltre che dalla stessa commissione di indagine, anche dal Consiglio superiore della pubblica istruzione e dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro: osservazioni quanto mai valide e pareri altissimi, ma che comunque non valgono a sostituire le osservazioni, i pareri, il voto del Parlamento.

Lo stesso si dica per il piano che ella, onorevole ministro, ha predisposto e presentato, anche se con tre mesi di giustificato ritardo sulla scadenza di legge: il Parlamento non ha ancora avuto la possibilità di prenderlo in esame, di vedere in che misura esso abbia accolto le indicazioni della commissione di in-

dagine, di giudicare se contenga idee nuove, di stabilire quali delle correnti pedagogiche più moderne abbiano influito sulla sua stesura, di vedere quali siano le nuove strutture e le nuove gerarchie scolastiche e quali i semplici ritocchi apportati alle strutture vecchie; il Parlamento non ha cioè avuto fino ad oggi la possibilità di partecipare direttamente, attraverso l'approvazione o la rielaborazione del piano di sviluppo, all'impostazione della programmazione scolastica per la prima volta in esperimento in Italia. Né credo vi sia più il tempo di farlo. Con la legge n. 1073 del 1962 veniva infatti adottato per la prima volta in termini normativi il concetto di « piano » nel settore della pubblica istruzione, e si poneva così una serie di problemi organizzativi e giuridici per la sua applicazione, a livello sia dell'amministrazione centrale sia dell'amministrazione periferica.

I provvedimenti della legge n. 1073 cessano con il 30 giugno 1965; in questo bilancio non vi sono previsioni relative al secondo semestre del 1965 per quanto concerne il prolungamento di queste misure. Ma, a parte ciò, questo bilancio avrebbe dovuto collegare l'attuazione dei provvedimenti adottati per lo sviluppo della scuola nel triennio 1962-1965 e il piano di sviluppo pluriennale successivo al 30 giugno 1965; esso invece viene all'esame delle Camere prima che esse abbiano potuto discutere il piano di sviluppo e prima che le leggi di applicazione siano state presentate. Discuterle ora, in sede di esame del bilancio, non servirebbe a nulla appunto perché i provvedimenti di esecuzione non sono stati ancora presentati, e quindi in questo bilancio non vi sono stanziamenti né accantonamenti che abbiano relazione con il piano di sviluppo. Tali provvedimenti saranno presentati entro il 31 dicembre e, poiché tale data è ormai imminente, verranno all'esame delle Camere senza che il piano, indicato ormai come « piano Gui », sia stato affrontato e discusso nel suo complesso e nei principi cui si ispira, che pure sono quelli che per cinque anni definiranno il ruolo e la funzione della scuola italiana.

Questo bilancio conferma quindi una volta di più l'assoluta inadeguatezza della nostra scuola attuale alle dimensioni della realtà nella quale la comunità nazionale vive: il 1965 sarà dunque un nuovo anno di stasi; per un anno ancora resteranno aperti tutti i problemi della scuola epperò la crisi di ordinamenti, di strutture, di contenuti e di mezzi si accentuerà in termini sempre più acuti.

Non vi è dubbio che i problemi della scuola siano apparsi quasi d'improvviso estrema-

mente complessi e con dimensioni preoccupanti ed ingenti di onere finanziario; neanche vi è dubbio che la copertura del fabbisogno scolastico e la realizzazione degli obiettivi del programma dipendano da numerose condizioni che non sono soltanto di natura finanziaria, amministrativa e organizzativa: ma tutto ciò non giustifica né la stasi, né l'empirismo. La opinione pubblica è stanca di sentir parlare di piani a lunga scadenza quando l'applicazione della legge sulla scuola media unica ha già creato una vasta serie di problemi finanziari e organizzativi ed ha portato al punto di rottura il problema dell'ordinamento delle scuole di grado inferiore e superiore, la cui indispensabile riforma, da tanti anni sollecitata, studiata, proposta e discussa attende ancora una sua definizione.

Il mondo della scuola è stanco di sentir parlare di piani a lunga scadenza quando constatata che non si riesce a programmare neanche l'ordinaria amministrazione. Le Commissioni parlamentari per la pubblica istruzione sono mortificate dalla necessità di lasciar condizionare il loro lavoro da una tematica puramente quantitativa e finanziaria. Il Parlamento, infine, è ancora estraneo all'immenso travaglio della scuola italiana, travaglio che, in definitiva, sta alla base di tutta la nostra vita politica e sociale e la muove e la condiziona. Il grande mito del nostro tempo è quello della giustizia sociale, ma in Italia non potrà esservi giustizia sociale fino a quando il popolo italiano non avrà trovato nella scuola la possibilità di affinare le sue facoltà di sviluppo e di ascesa in una vasta visione dei suoi interessi culturali ed economici, nazionali ed internazionali. Ed è perciò che, a conclusione di questo mio breve intervento, io vorrei, ritenendo di interpretare non soltanto una istanza del mio gruppo, rivolgerle, onorevole ministro, una preghiera: quella di riaffermare le prerogative del Parlamento, chiedendo allo stesso una proroga del termine stabilito per la presentazione dei disegni di legge nei quali le linee del nuovo piano di sviluppo della scuola saranno puntualizzate, affinché il Parlamento stesso non veda ridotta la sua funzione al mero esame dei singoli provvedimenti predisposti dall'esecutivo, ma possa prima, nella maniera più diretta e più responsabile, affrontare il problema della scuola italiana nella sua globalità ed in tutta la sua fondamentale, primaria importanza. Grazie. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giuseppe Reale. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Racchetti. Ne ha facoltà.

RACCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho seguito con molta attenzione il precedente intervento e francamente devo dire che se dovessimo giudicare la scuola italiana solo da questo intervento avremmo un quadro veramente catastrofico: una scuola che non funziona affatto, e un Governo che non si preoccupa della scuola.

Inoltre è stato detto che il Parlamento sarebbe stato svuotato delle sue prerogative. A me pare che sia prerogativa del Parlamento discutere i disegni di legge quando verranno presentati; prerogative interamente salve perché il Parlamento potrà a suo tempo esprimere totalmente il suo pensiero. All'inizio dell'intervento precedente era stato quasi svuotato di valore un dato che a me pare invece di fondamentale importanza. Il dato è proprio questo: il bilancio che stiamo discutendo prevede una spesa per la pubblica istruzione di 1.349 miliardi, oltre a 36 miliardi sul fondo accantonato per i progetti di legge in corso; e questa somma è pari al 19,2 per cento della spesa complessiva dello Stato.

È stato detto che, in fondo, ciò non ha un gran significato; a me pare invece che lo abbia, perché per tanti anni si è parlato della priorità della spesa per la pubblica istruzione rispetto alle altre spese dello Stato e finalmente la abbiamo davvero raggiunta. Tanto più importante è questo dato del 19,2 per cento della spesa globale dello Stato, se lo confrontiamo con le analoghe percentuali di spesa degli esercizi passati.

Per mia curiosità, sono andato a raccogliere i dati percentuali della spesa del bilancio della pubblica istruzione, anno per anno, dall'inizio del secolo. Non li citerò tutti, ma qualcuno voglio riferirlo a titolo indicativo. Nel primo esercizio finanziario di questo secolo il bilancio della pubblica istruzione impegnava solo il 2,9 per cento della spesa totale dello Stato; nel 1910-11, prima della guerra mondiale, il 4,3 per cento; nel 1920-21 il 2,4 per cento; nel 1922-23, anno della riforma Gentile, il 4,3 per cento (e sembrò già un risultato notevole). Si toccò un altro massimo, il massimo del periodo fascista, nell'anno 1938-1939, con il 5,2 per cento. Nel 1939-40 si scese di nuovo al 3,8 per cento giacché, anche se non vi era ancora la guerra, in quell'anno la priorità andava evidentemente alle spese militari, e non soltanto a quelle a carattere difensivo.

Direi, onorevoli colleghi, che dietro questi dati non v'è soltanto la storia del bilancio della pubblica istruzione, ma in ultima analisi vi è un po' anche tutta la storia d'Italia. Nel 1946-47 la spesa per la pubblica istruzione toccava il 6,9 per cento: eravamo appena usciti dalla guerra. Poi si incomincia subito ad ascendere: nel 1953-54 al 10 per cento, nel 1959-60 al 14 per cento, nel 1963-64 al 17 per cento, sino ad arrivare al 19,2 per cento con il bilancio in discussione.

Naturalmente, ciò non significa che tutte le esigenze siano soddisfatte. Tutt'altro. Siamo ben consci di tutti i limiti e di tutto quanto deve essere ancora risolto. Significa però che la politica condotta dalla maggioranza è seria e costruttiva; è una politica che realizza continuamente nei fatti, senza reorica, il progresso della scuola italiana.

Occorre anche osservare che i problemi che dobbiamo affrontare oggi nel settore della scuola, quali ad esempio quello dell'edilizia scolastica o quello dell'assistenza scolastica, non nascono dall'abulia del Governo, ma al contrario da problemi già impostati ed avviati a soluzione. Vi è mancanza di aule, non perché non si costruisca, ma perché l'obbligo scolastico è stato elevato sino al 14° anno di età. Vi è mancanza di insegnanti, ma sempre perché è aumentata l'estensione della scuola in Italia.

Questo bilancio stabilisce una saldatura tra la legge n. 1073 ed il piano quinquennale; è un bilancio, dunque, che rappresenta una tappa importante per la scuola italiana. Senza sottoporre in questa sede a discussione questo piano in modo approfondito, non si può prescindere da esso. È stato detto e scritto su vari giornali, in questi giorni, che esso sarebbe frammentario e disorganico, e tradirebbe le aspettative democratiche del paese. Al contrario, mi pare che esso si presenti con carattere di organicità. Esso prevede un largo sviluppo della scuola tenendo conto delle reali possibilità. È un piano organico, che tiene conto delle proposte della commissione di indagine, che sono presenti, — almeno quelle attuabili nel quinquennio — in esso: dall'istituzione della scuola materna statale al consolidamento e alla diffusione della scuola dell'obbligo, alla riforma dell'istruzione secondaria e superiore, articolata in un biennio e un triennio, facilitando così la possibilità di passaggio da un tipo all'altro di scuola, alla riforma universitaria con articolazione dei diplomi universitari a tre livelli, al potenziamento dei provvedimenti di assistenza per assicurare a tutti l'effettivo diritto allo studio.

Piano, dunque, che sulla base delle conclusioni della commissione d'indagine e tenendo conto del parere del Consiglio superiore della pubblica istruzione e del C.N.E.L., prospetta le linee di sviluppo nell'arco di un quinquennio con senso di responsabilità e chiara indicazione di quanto si potrà fare e di quanto non si potrà fare nel quinquennio. Anche questa è una prova di responsabilità: un piano organico, che muove da un concetto preciso della scuola e delle sue finalità.

Nelle chiare, limpide pagine dell'introduzione, questo concetto della funzione della scuola, che costituisce il principio che dà unità al piano, è espresso senza equivoci: « Non si fa una vera politica scolastica senza assumere a sua ispirazione, a suo sostegno e a suo fine una chiara e precisa idea della funzione e della posizione della scuola nei confronti delle persone e della società contemporanea e futura ». Concetto precisato subito dopo: « La scuola verso cui si indirizza il nostro sforzo non vuole essere una fabbrica di diplomi e di lauree, né vuol fare consistere la sua funzione in una meccanica produzione di tecnici e di specialisti secondo i bisogni denunciati ».

È una scuola, quella delineata dal piano, al servizio dell'uomo, nel quadro d'una vita democratica che pone a suo fondamento certi valori essenziali: la libertà, la dignità umana, la giustizia sociale. Dunque, un piano con una sua organicità.

È stato detto che esso è vago e generico. Ma bisogna intenderci: è un piano, non una raccolta di disegni di legge e nemmeno un regolamento. Ha la precisione che deve avere un piano: cioè è preciso e puntuale nell'indicare linee operative su ogni problema riguardante la pubblica istruzione.

Naturalmente al piano seguiranno i disegni di legge, i quali per loro natura devono essere più determinati. E qui, se la onorevole collega che prima di me ha parlato fosse presente, vorrei ricordarle che la funzione deliberativa del Parlamento si esplicherà proprio in quel momento, mentre non poté esplicarsi in occasione di altri piani preparati e attuati in anni precedenti alla guerra.

L'onorevole ministro ha comunicato alla Commissione che i disegni di legge inerenti al piano sono pronti, e saranno presentati al Parlamento entro il 31 dicembre 1964. È una comunicazione importante e molto attesa dal mondo della scuola; e mi auguro che il Parlamento possa iniziare presto la discussione di quei singoli disegni di legge attraverso i quali il piano della scuola sarà tradotto in

atto, e possa decidere con calma e ponderazione e non sotto l'urgenza di scadenze perentorie. Sono leggi che devono dare nuova struttura e nuovo ordinamento alla scuola italiana, dalla materna alla media superiore, alla università. Pertanto, i prossimi mesi saranno fondamentali nella storia della scuola italiana.

E ora mi sia concesso di fare qualche osservazione, frutto di personale esperienza su argomenti particolari (ma anche i particolari nella vita della scuola hanno la loro importanza). Per la scuola dell'obbligo, elementare e media, il piano prevede uno sviluppo e un nuovo ordinamento delle scuole speciali. È un problema molto importante e complesso, non solo per la formazione, il reclutamento e il trattamento del personale, ma anche per l'organizzazione di queste classi e di queste scuole.

Soprattutto due punti mi auguro che siano posti attentamente allo studio quando verranno in discussione i disegni di legge: il primo punto è di individuazione, di scelta (oggi si dice, con brutta parola, il lavoro di *dépistage*) degli scolari che dovranno frequentare queste scuole. Come e da chi deve essere organizzato questo lavoro? In base a quali criteri devono essere individuati questi scolari?

Il secondo aspetto importante è quello relativo ai rapporti tra gli insegnanti e il personale sanitario. Non sempre, a quanto mi consta per esperienza diretta, tali rapporti sono ottimi o comunque improntati ad una effettiva collaborazione, la mancanza della quale spesso incide sull'efficienza di queste scuole.

Altro problema da affrontare è quello dei rapporti tra scuola elementare e scuola media che, ha detto l'onorevole ministro, « non possono e non devono ignorarsi, in quanto i rispettivi contenuti educativi devono svilupparsi secondo le esigenze dell'età evolutiva, senza soluzione di continuità ». Condivido pienamente queste affermazioni ma di fatto oggi — se non sempre, spesso — le due scuole si ignorano.

Per ovviare a tale inconveniente il piano prevede l'adozione di un libretto scolastico che accompagni i giovani per tutto il corso degli studi. Mi auguro che il libretto sia introdotto al più presto, anche perché ho potuto constatare come analoghe iniziative, sinora sperimentate, abbiano dato ottimi risultati; auspico però che questo libretto sia concepito in modo da essere uno strumento agile e vivo, non un freddo e complicato docu-

mento burocratico. Occorre quindi studiarne bene la impostazione.

Per eliminare certe incomprensioni tra scuola elementare e media vorrei suggerire un altro mezzo che, oltre tutto, non costa nulla (mentre invece tutte le riforme, come ha rilevato l'onorevole ministro, costano sempre). Si tratta di un accorgimento che può dare utili risultati, e cioè dell'iniziativa di promuovere incontri diretti tra maestri elementari e docenti di scuola media.

Spesso i professori della scuola media si lamentano perché le elementari non funzionano bene e affermano che i maestri non preparano sufficientemente gli allievi; per contro i maestri sostengono che i professori non capiscono i bambini che arrivano dalle elementari. Vi può essere del vero e del falso in entrambe le posizioni; è certo, però, che maestri e professori di fatto si ignorano, per cui sarebbe opportuno studiare la possibilità di promuovere regolari incontri fra loro, in ogni centro ove vi sia una scuola media. Tali riunioni presentano notevoli difficoltà nei centri maggiori (ma potrebbero essere egualmente organizzate sulla base delle divisioni corrispondenti alle direzioni didattiche), mentre invece possono essere facilmente organizzate nei medi e piccoli centri. Basterebbero tre o quattro incontri all'anno, senza discorsi ufficiali, in cui sia possibile una franca discussione dei problemi psicologici, pedagogici e didattici che riguardano i rapporti tra scuola elementare e media.

Per quanto riguarda la scuola media, due grossi problemi da risolvere sono quelli del trasporto degli alunni e, più ancora, dei libri di testo.

È stato ripetutamente chiesto che lo Stato fornisca gratuitamente tutti i libri agli alunni delle scuole medie. Ora, calcolando che la spesa media per ciascuna delle tre classi si aggiri sulle 20 mila lire annue e tenuto conto che attualmente gli alunni sono un milione e 700 mila, l'onere per lo Stato sarebbe di 34 miliardi, destinati ad aumentare sia per l'accrescersi del costo dei libri, tutt'altro che da escludere, sia per l'espansione della frequenza scolastica, cosicché ben presto si giungerebbe a 40 miliardi annui.

Si osserva, ed io sono d'accordo, che attualmente non vi sono i fondi; ma se anche con un colpo di bacchetta magica trovassimo subito questi 40 miliardi, sarebbe opportuno spenderli oggi in questo modo? So che i colpi di bacchetta magica non esistono, ma siccome di fatto qualcuno dice che con la buona volontà i fondi si trovano sempre, im-

maginiamo di poterli trovare. Sarebbe giusto spendere oggi questi 40 miliardi per pagare libri anche agli alunni di famiglie agiate quando vi sono necessità impellenti per l'edilizia scolastica e il trasporto degli alunni? Credo che bisogna avere la franchezza di dire che non si deve spendere denari in questa direzione.

Concordo invece con l'impostazione dell'onorevole ministro per l'assegnazione di buoni-libro agli alunni in condizioni disagiate e per l'erogazione di contributi alle casse scolastiche. Un intervento ministeriale a favore di queste ultime costituisce, a mio avviso, una felice innovazione. Le casse scolastiche sono uno strumento agile che può intervenire subito nei casi di necessità, scuola per scuola, là dove presidi e professori conoscono direttamente alunni e famiglie. E questa è la via che occorre seguire per risolvere il problema dell'intervento statale per i libri di testo.

Sempre a proposito di libri di testo, vorrei pregare l'onorevole ministro di studiare la possibilità di intervenire per raccomandare agli insegnanti di limitarne l'adozione allo stretto necessario e di cambiarli con minore frequenza. So bene che ogni anno il ministro invia una circolare con queste due raccomandazioni; ma è anche vero che accanto ad insegnanti coscienziosi e scrupolosi, che prima di adottare un testo lo esaminano con diligenza, ve ne sono altri (e non pochi per la verità) che non si preoccupano di limitare l'adozione di libri all'essenziale, tanto che (e questo lo posso dire per esperienza) abbiamo classi dove un libro è stato usato un sol giorno, e la maggior parte delle pagine è rimasta intonsa. Vi sono insegnanti che non si preoccupano di escludere i libri troppo costosi, che non sempre sono didatticamente i migliori. Penso che un intervento in questo senso del ministro, in una forma diversa dalla solita circolare, e tempestivo, potrebbe essere utile.

Qualche breve considerazione sugli esami. Spesso si dice che i professori avrebbero tre mesi di vacanza. È falso. Le lezioni ordinariamente terminano il 15 giugno; dal 15 al 30 giugno vi sono gli esami di idoneità; tutto il mese di luglio è dedicato agli esami di Stato; dal 1° al 15 settembre vi sono gli esami interni di riparazione; dal 15 al 30 settembre gli esami di riparazione di maturità. La vacanza, per i professori che fanno gli esami di Stato (e nei corsi superiori sono la quasi totalità), si riduce al mese di agosto e, per i presidi, neppure all'intero mese perché hanno degli impegni anche in quel periodo. Per i professori

vi è qualche giorno di più. Ora un periodo di due mesi e mezzo di esami nelle nostre scuole è troppo lungo; mentre è troppo breve il periodo destinato alle lezioni. Occorre aumentare il numero dei giorni di lezione in modo che gli alunni siano più distesi; spesso sono affaticati non tanto dal peso del programma in sé, quanto dal poco tempo a disposizione. Se i giorni di lezione effettivamente aumentassero, la scuola potrebbe avere un ritmo più disteso, con vantaggio degli alunni e dei professori.

Concordo pertanto — e non solo per questo — con la proposta di abolizione della seconda sessione di esami di maturità: saranno 15 giorni di più di lezioni e 15 giorni certamente più utili alla scuola. A prescindere dall'abolizione della seconda sessione, il problema degli esami di maturità e di abilitazione va studiato attentamente. L'argomento richiederebbe un lungo discorso; mi sia consentito fare soltanto qualche osservazione sul modo di condurre gli esami, prescindendo totalmente dalla loro riforma, che potrà essere discussa quando saranno discussi i relativi disegni di legge.

Nella mia esperienza di professore e di preside ho constatato che l'esame di Stato ha una importanza enorme, non solo in sé, come mezzo per concedere o negare la maturità o l'abilitazione, ma anche perché indirettamente influenza tutto l'insegnamento della nostra scuola media superiore. Nella nostra scuola, cioè, si insegna in un certo modo perché l'esame è un fatto in una certa maniera. E dobbiamo dire che qualche volta si insegna in un modo troppo mnemonico e manualistico, proprio perché l'esame è fatto con metodo mnemonico e manualistico. Anche gli insegnanti migliori — e ve ne sono molti — si sentono vincolati da quel tipo di preparazione che si richiede agli esami.

Non è neppure vero che la colpa sia dei programmi: anzi, direi che i programmi degli esami per la maturità e l'abilitazione, approvati nel settembre 1959, contengono un criterio nuovo e a mio giudizio felice che, se fosse seguito, basterebbe certamente a dare un carattere più vivo alla nostra scuola. Cito brevemente solo qualche punto. Per l'italiano: « la prova dovrà accertare in quale misura la lettura dei classici abbia operato sull'intelligenza, sulla sensibilità del candidato, ed accertare se abbia letto, sappia leggere, intendere e sentire. Il colloquio prenderà le mosse dalla lettura di un passo ». Per il latino: il colloquio accerterà anzitutto la conoscenza dei classici direttamente studiati ». Per il greco: « il colloquio accerterà anzitutto la

conoscenza dei classici direttamente studiati ». Per la storia: « l'esame tenderà essenzialmente non già ad accertare se siano tuttora presenti alla memoria del candidato fatti, date e nomi, ma che abbia acquisito certe conoscenze della continuità con cui la storia procede ». Per la filosofia: « l'esame accerterà la diretta conoscenza dei testi classici studiati nell'ultima classe e la consapevolezza dei problemi e delle soluzioni di cui è documento ed espressione ».

È un invito a un esame non certo più facile, ma più intelligente, ed è un invito indiretto non solo ad accertare ciò che il candidato conosce e ha letto, ma ad impostare tutto l'insegnamento su questa linea e su questo criterio metodologico.

Ora, bisogna dare maggiore importanza proprio a questo aspetto, che qualche volta viene trascurato. Per esperienza posso dire che questo criterio non sempre, purtroppo, è seguito negli esami e conseguentemente nell'insegnamento. Spesso oggi ci si preoccupa, proprio in vista degli esami, non tanto di portare l'alunno a leggere e gustare, per esempio, Platone o Dante, ma di far studiare sui manuali le formule adatte a riassumere il pensiero di Platone. Spesso la preoccupazione che l'alunno sappia le date di composizione dei canti del Leopardi distoglie dall'impegno di una lettura diretta del Leopardi.

Vi sono insegnanti che sarebbero lieti di seguire questi criteri, ma temono che agli scolari, in sede di esami, siano richieste troppe date, troppe nozioni, e allora essi stessi adottano l'insegnamento prevalentemente mnemonico e manualistico. È una illusione quella di credere che nella scuola, perché sia viva, si debba parlare solo di questioni contemporanee. Certamente ai problemi contemporanei, sia letterari sia scientifici, deve essere dato adeguato sviluppo: ma non illudiamoci che tutto si risolva in termini cronologici.

Si può fare una scuola viva parlando di Platone e di Dante, mentre si può fare dell'accademia e quindi una scuola morta anche trattando problemi contemporanei.

Che fare? Direi, far rispettare la lettera e lo spirito di questi programmi d'esame. Come? Questo è più difficile. Con una circolare? Non mi illudo che una circolare possa risolvere questo problema, ma penso che sia necessaria un'opera continua di persuasione, di incoraggiamento per gli insegnanti migliori, un'opera diretta ai presidi ed ai professori, anche nel corso dell'anno, e non soltanto alla vigilia degli esami, per sottolineare proprio lo spirito di questi programmi e con-

seguentemente lo spirito che deve animare l'insegnamento.

Opportuna, in proposito, mi sembrerebbe anche l'opera degli ispettori ministeriali, che sono altamente qualificati. Ma le ispezioni dovrebbero svolgersi diversamente da come si svolgono, almeno nel periodo degli esami. Oggi gli ispettori devono visitare decine e decine di commissioni, distribuite in intere regioni o gruppi di regioni. In pratica, si fermano pochi minuti presso ciascuna commissione e si limitano a constatare se siano state adempiute certe formalità: formalità che hanno, naturalmente, la loro importanza, ma che potrebbero essere controllate dai provveditori, che sono sul posto. Meglio sarebbe che gli ispettori limitassero le visite ad un gruppo di commissioni per ogni sessione, ma svolgessero un'opera più approfondita di controllo e soprattutto di consiglio nel campo didattico. Ma penso che anche il problema degli esami tornerà in discussione prossimamente, quando si discuterà delle nuove strutture delle scuole secondarie.

Signor Presidente, onorevole ministro, tornando alle considerazioni generali, a me sembra che la vastità e la complessità dei problemi scolastici che oggi si discute e il lavoro che ci attende prossimamente siano la prova migliore della serietà e dell'impegno con cui il Governo ha impostato e sta seguendo la politica scolastica.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani, che sarà dedicata agli interventi sulle previsioni di spesa dei ministeri della sanità e del turismo, nonché ai residui interventi su quelle del Ministero della pubblica istruzione.

Deferimento a Commissioni.

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

alla IV Commissione (Giustizia):

« Disposizioni sul servizio di copia degli atti giudiziari » (1858) (*Con parere della V Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Disposizioni in materia di esportazione di autoveicoli acquistati in Italia da persone residenti all'estero » (1861);

« Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile delle borse di studio » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1878) (*Con parere della V e della VIII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguente provvedimento è, invece, deferito alla XIII Commissione (Lavoro), in sede referente:

Senatore FIORE: « Indennità *una tantum* ai titolari di pensioni di reversibilità liquidate successivamente all'entrata in vigore della legge 28 luglio 1961, n. 830 » (*Approvato dalla X Commissione del Senato*) (1870).

Annunzio di interrogazioni.

FABBRI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 1° dicembre 1964, alle 9,30:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1965 (1686; 1686-bis);

— *Relatori*: Curti Aurelio e De Pascalis.

2. — Proposta di modificazioni al Regolamento (articoli 32 e 33) (Doc. X, n. 5);

— *Relatore*: Restivo.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori*: Cossiga, *per la maggioranza*; Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza*.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori*: Piccoli, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*;

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori*: Baroni, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*.

La seduta termina alle 20,25.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

Interrogazioni a risposta scritta.

DURAND DE LA PENNE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se sia al corrente della procedura poco ortodossa seguita nei confronti di vari insegnanti di canto nelle scuole elementari del comune di Genova, ai quali, senza alcun preavviso, è stato revocato l'incarico triennale dell'insegnamento, scadente nel 1966.

L'interrogante, tenuto conto che in tal modo gli interessati non hanno potuto trovare tempestivamente altre sistemazioni scolastiche, chiede al Ministro interrogato se non ritenga, per evidenti ragioni di giustizia, che non potrebbero essere sottovalutate in sede di ricorso giurisdizionale, far riesaminare la questione, in modo che sia conservato l'incarico triennale fino alla sua naturale scadenza, assegnando, se del caso, agli interessati le cattedre lasciate libere dai colleghi collocati a riposo nell'anno scolastico 1963-64, ovvero far loro prestare servizio presso le varie segreterie delle scuole. (8867)

SINESIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non abbia rilevato il palese contrasto tra l'articolo 18 del decreto istitutivo degli istituti professionali per l'industria e l'artigianato (che, al comma iniziale, così suona: « Il posto di preside è conferito mediante pubblico concorso per titoli e per esami tra gli insegnanti di ruolo di materie tecniche degli istituti professionali per l'industria e l'artigianato e degli istituti tecnici industriali, nonché tra il personale che abbia titolo a partecipare ai concorsi a preside negli istituti tecnici industriali a norma delle disposizioni di cui al decreto del Capo provvisorio dello Stato del 21 aprile 1947, n. 629 e successive modificazioni ») e l'articolo 2 del bando di concorso per titoli ed esami a 39 posti di preside degli istituti professionali per l'industria e l'artigianato (*Gazzetta Ufficiale* del 24 ottobre 1964, n. 262) che, testualmente, per la parte che interessa, così si esprime: « Sono ammessi a partecipare al concorso di cui sopra: a) i professori ordinari di materie tecniche negli istituti professionali per l'industria e l'artigianato e negli istituti tecnici industriali, i quali siano in possesso di una delle seguenti lauree: ingegneria, chimica, chimica e farmacia, chimica industriale, chimica tecnica, fisica, matematica e fisica, architettura, ingegneria chimica ».

Detto contrasto sussiste per i criteri restrittivi adottati nel bando di concorso, ove è prevista, per la parte che interessa, la partecipazione di due categorie (insegnanti titolari di istituti professionali e tecnici industriali), mentre il citato articolo 18 estende la partecipazione ad un'altra categoria (... nonché tra il personale che abbia titolo a partecipare, ecc.), né si può ritenere che l'elencazione di tipi di lauree, previste nell'articolo 2 del bando, pareggi il lamentato contrasto in quanto introduce delle limitazioni pur tra le prime due categorie previste dal citato articolo 18. (8868)

PEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se il Governo intenda esaminare ed approfondire le dichiarazioni fatte dal signor Marjolin al Parlamento europeo, in data 24 novembre, sulla situazione economica italiana.

Il vicepresidente della Commissione della C.E.E., dopo aver definito « spettacolare » il risanamento della bilancia dei pagamenti italiani, ha dichiarato che, a suo giudizio, il Governo italiano dovrebbe ora favorire una ripresa degli investimenti, liberalizzando maggiormente, ma con gradualità, il credito.

Per favorire tale indirizzo — sempre a giudizio del signor Marjolin — altri paesi della Comunità, dovrebbero mettere a disposizione dell'Italia, ed a condizione di favore, crediti a lungo termine.

L'interrogante chiede di conoscere come il Governo italiano giudichi tale proposta e se ha intenzione di prendere iniziative conseguenti nel quadro di un rilancio dell'economia nazionale. (8869)

ISGRÒ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere per quali motivi nei confronti degli operai temporanei e permanenti alle dipendenze dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Cagliari e distaccati a prestare servizio presso il cantiere escavazioni porti di Olbia, non si ritenga di attuare l'inquadramento in base alla legge del 5 marzo 1961, n. 90, tenendo presente le mansioni da essi effettivamente svolte rilevabili per altro dai rapportini giornalieri di lavoro e dai rapporti informativi. (8870)

Interrogazione a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del commercio con l'estero, al fine di conoscere se rispondano ad esattezza le no-

tizie apparse su *Il Messaggero* del 30 novembre 1964, e relative allo stanziamento, da parte del Ministero del commercio con l'estero, di 700 milioni per finanziare l'attività del « Centro per lo sviluppo dell'esportazione dei prodotti tessili, dell'abbigliamento e dell'alta moda ».

« L'interrogante chiede di conoscere quali sono i criteri di ripartizione del notevole contributo e se l'impiego di esso è rigorosamente rivolto al raggiungimento della finalità pubblica o se piuttosto, come si intravede dai

ripetuti interventi della stampa, parte rilevante delle somme sia dispersa in iniziative e attività secondarie.

« L'interrogante chiede infine al Ministro di dare immediate informazioni all'opinione pubblica del piano di attività del « Centro » e delle connesse iniziative.

(1855)

« Bozzi ».