

CCCXLV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 25 OTTOBRE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.
Congedi	21504
Commemorazione dell'ex senatore Filippo Caminiti e dell'ex deputato Milziade Venditti:	
CAROLEO	21504
BRASCHI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	21504
PRESIDENTE	21504
Disegni di legge:	
(<i>Deferimento a Commissioni</i>)	21570
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	21570
Disegni di legge (Seguito e fine della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1955-56. (1744)	21504
PRESIDENTE	21504, 21529, 21530, 21531
PINTUS, <i>Relatore</i>	21504
BRASCHI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . 21510, 21526, 21530, 21531	21531
SPADAZZI	21527
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Presidente della Commissione</i>	21527
	21529, 21532
LA MALFA	21528, 21529, 21530, 21531
MANCINI	21531, 21532
CERRETI	21531, 21532, 21534
VERONESI	21532
CAIATI	21532
BARBIERI	21532
ZANIBELLI	21532
DI NARDO	21532
CERVONE	21532
CACCURI	21532

	PAG.
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56. (1667)	21535
PRESIDENTE	21535
BIMA, <i>Relatore</i>	21535
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	21542
	21580, 21593
MACRELLI	21581, 21582, 21589
RUBEO	21589
BURATO	21589
TROISI	21590
BREGANZE	21590
GRAZIADEI	21590, 21591, 21592
MOSCATELLI	21590
SEMERARO SANTO	21591
CAIATI	21591
VILLANI	21591
SCHIRÒ	21591
PINO	21591
SAVIO EMANUELA	21592
CACCURI	21592
D'AMBROSIO	21592
DE MEO	21592
BACCELLI	21592
DEL FANTE	21592
MUSOLINO	21592
TONETTI	21592
CANDELLI	21592
VILLA	21592
SILVESTRI	21592
MARILLI	21592
Proposte di legge:	
(<i>Deferimento a Commissioni</i>)	21570
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	21570
Interrogazioni e mozione (Annunzio).	21595

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

La seduta comincia alle 16.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 21 ottobre 1955.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Manzini e Viviani. Arturo.

(I congedi sono concessi).

Commemorazione dell'ex senatore Filippo Caminiti e dell'ex deputato Milziade Venditti.

CAROLEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAROLEO. Onorevoli colleghi, si è spento l'altro ieri in Soverato (suo paese natale) l'onorevole senatore Filippo Caminiti, nobile figura di calabrese, dal cuore buono e generoso, dalla intelligenza fervida, dall'operosità feconda.

Uomo dotato di una formidabile volontà e di un instancabile attaccamento al lavoro, seppe offrire durante tutta la sua purtroppo breve esistenza l'apporto delle sue energie ad una multiforme attività al servizio della collettività.

Fu sindaco e podestà di Soverato per oltre 15 anni e amministrò la cosa pubblica con oculatezza e dignità. Presidente della federazione nazionale del legno, dimostrò una specifica ed indiscussa competenza nella risoluzione di innumerevoli problemi di quel settore. In otto anni di presidenza, seppe dare agli industriali della provincia di Catanzaro direttive ed esempi impareggiabili, così come nobilmente collaborò alla risoluzione dei maggiori problemi economici della provincia quale componente della giunta della camera di commercio.

Eletto nel collegio di Catanzaro, sedette degnamente — per la legislatura 1948-1953 — nel Senato della Repubblica, recando l'apporto di una grande saggezza e il costante incitamento concreto alla moderazione: cosa, questa, che gli meritò il riconoscimento di tutti i colleghi.

Il senatore Caminiti ha recato inoltre la luce del suo pensiero in altri numerosi consessi provinciali e nazionali, quali il consorzio di bonifica Assi-Soverato, l'Automobil Club di Catanzaro, le commissioni comunali e distrettuali per le imposte, l'istituto delle case popolari, la società elettrica delle Calabrie.

Onorevoli colleghi, il senatore Caminiti si è spento seguito dal pensiero commosso, dal ricordo affettuoso, dalla gratitudine immensa di tutta la Calabria. Lo onori oggi il cordoglio della Camera perché si accresca il conforto all'angoscia dolorante della famiglia.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo si associa alle parole di cordoglio per il compianto senatore Filippo Caminiti e manda alla sua memoria un affettuoso pensiero. Esprime al Senato, alla città di Catanzaro e alla famiglia dello scomparso le più vive condoglianze.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi associo col più vivo sentimento alle parole pronunciate in ricordo del senatore Filippo Caminiti, che fu membro della Camera nella prima legislatura e dette prova del suo ingegno e della sua preparazione specialmente nel settore degli studi e delle esperienze industriali.

Mi sia consentito di ricordare nel contempo che è morto l'onorevole Milziade Venditti, nostro collega all'Assemblea Costituente, eletto nel collegio unico nazionale per il « Fronte dell'uomo qualunque ».

Anche alla sua memoria vada il nostro compianto reverento. (*Segni di generale sentimento*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Come la Camera ricorda, nella seduta precedente abbiamo esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Pintus.

PINTUS, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, inizierò con la frase classica di chi si accinge a fare un interminabile discorso: « sarò breve ». Ma sarò veramente breve, non essendo mia intenzione di parlare a lungo, anzi il contrario. Per dimostrarvelo, comincerò col trascurare tutti gli argomenti non inerenti ad osservazioni fatte alla mia relazione scritta. A ciò mi induce anche la considerazione che il ministro Braschi non è un ministro di ordinaria amministrazione. Egli ha impresso al Ministero, subito dopo la sua nomina, un nuovo dinamismo, che spiega l'attesa, da parte

della Camera, di conoscere i suoi punti di vista sui problemi al nostro esame.

All'inizio di queste mie parole non potrei, inoltre, fare a meno di ringraziare tutti i colleghi intervenuti nella discussione, i quali non sono stati avari di parole di apprezzamento per le fatiche del relatore, al di là certo dei suoi meriti; segno che essi hanno voluto premiare con generosi elogi la buona volontà di chi tali fatiche ha compiuto. Mi sia inoltre consentito compiacermi per la serenità con cui si è svolto il dibattito, nonostante non mancassero argomenti per accese dispute, e quindi di constatare come ciò sia sintomo di quella più matura coscienza che il Parlamento sta acquistando man mano che passano gli anni e che lo porta ad esaminare le questioni e i problemi con sempre maggior serietà, fattore non ultimo di una più profonda meditazione dei problemi. Tuttavia non potrei non rammaricarmi della scarsa affluenza dei colleghi alla discussione dei bilanci in generale per sottolineare la necessità, sempre più urgente, di una riforma della procedura per il loro esame di approvazione, data la necessità di abbreviarne, da un lato, il corso e, dall'altro, di renderne più efficace il sindacato che il Parlamento deve operare nella pienezza dei suoi diritti sovrani, eliminando per altro dalla sfera delle analisi, che in questa sede si svolgono, le minute questioni locali, le quali assai meglio si potrebbero collocare tra le interrogazioni e le interpellanze, onde si concentri tutta l'attenzione sulle grandi questioni nazionali.

Chiusa la breve premessa, vengo al bilancio.

Tre sono le questioni, tra le molte trattate nella relazione, che sono state riprese nella discussione generale e fatte oggetto in modo più accentuato dell'interesse dei colleghi. Su di esse mi fermerò, trascurando, come dicevo all'inizio, le altre che sono state esaminate nei vari interventi, da quelli documentati degli onorevoli Colitto e Bima a quello meditato dell'onorevole Chiaramello, a quelli impetuosi degli onorevoli Mancini e Cerreti, a quello maturo di esperienza e ricco di spirito sindacale dell'onorevole Scalia e a quelli minuziosi degli onorevoli Gaspari, Barbieri e Bogoni.

Le tre questioni si riferiscono ai problemi del personale, alla riforma aziendale e alle concessioni telefoniche. Sono tre questioni, soprattutto le ultime due, che danno un particolare rilievo al bilancio di quest'anno, dato che le decisioni che verranno prese nei prossimi mesi certamente incideranno

per lungo tempo sulla vita dell'amministrazione.

Sul primo punto, cioè quello del personale, non ho udito che voci concordi. Tutti insistono nel migliorarne le condizioni, nel distribuirlo in modo più razionale e nel perfezionarne la qualificazione. Poiché ciò corrisponde a quanto richiesto nella relazione, non mi ci soffermerò, limitandomi a sollecitare il ministro perché tutto il possibile sia fatto per venire incontro alle aspirazioni dei dipendenti e ai voti della Camera.

I dipendenti meritano tutto il nostro interessamento, poiché pur nella situazione di minorità che abbiamo illustrato, hanno lavorato e lavorano con spirito di sacrificio e di provata capacità, per tenere alto, nonostante le deficienze lamentate, il buon nome dell'amministrazione. Ad essi vada l'elogio della Commissione, e quindi della Camera, per le diurne fatiche compiute negli organi centrali, nelle direzioni provinciali, nei settori tecnici, negli uffici regionali, nelle agenzie e nelle più lontane ricevitorie. È pensando a loro e soprattutto a quelli fra loro che hanno maggior bisogno (agli ex gerenti, ai supplenti, ai portalettere, ai procaccia, ai coadiutori, ai ricevitori e agli apprendisti) che la Commissione ha orientato il suo atteggiamento, da più parti rilevato, di comprensione delle loro aspirazioni; tanto da apparire all'onorevole Barbieri come un fatto nuovo e, anzi, come l'espressione di una diversa valutazione politica tra due relatori di bilancio, quello del Senato e quello della Camera, e addirittura fra ministri vecchi e nuovi.

Ora, a me pare che l'onorevole Barbieri, che pure ha fatto un pregevole intervento, si sia lasciato un po' portare ad un modo consueto di considerare le cose, quasi a degli schemi prefissati, nel dare questo giudizio. Poiché la verità è che i rilievi del relatore si appoggiano su una realtà dolorosa, le cui radici affondano nella storia d'Italia: i mali lamentati sono la risultante di secoli di abbandono e di un certo modo di considerare i problemi nazionali da parte di una classe dirigente nei primi 85 anni della storia d'Italia. Espressione di una mentalità, che i governi del dopoguerra hanno abbandonato, esprimendo una nuova sensibilità e un diverso modo di considerare i problemi da tale punto di vista, dando al Mezzogiorno e alle isole quella importanza che dovrebbe concretarsi in una più equa distribuzione, fra le regioni, del reddito nazionale.

Credo che, se al posto dell'attuale relatore — me lo consenta l'onorevole ministro — vi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

fosse stato lui stesso o i suoi predecessori o gli altri colleghi che in questi anni si sono avvicendati di bilancio in bilancio, tutti avrebbero espresso, come sempre lo sono state, le stesse esigenze.

E basti alludere alla pregevolissima relazione che fece qui qualche anno fa il nostro valoroso collega onorevole Jervolino, presidente della Commissione dei trasporti di questa Camera, il quale si fece eco proprio delle stesse esigenze e necessità. E lo fece con quella maggiore competenza che gli deriva dall'esser stato più volte ministro, e ministro che ha lasciato un'orma in quella amministrazione. Ebbene, anche egli disse cose analoghe e fu ispirato dalla medesima concezione e dallo stesso spirito.

Comunque, sono grato all'onorevole Barbieri del leale riconoscimento che, al di là delle interpretazioni accennate, provenendo da un avversario, è tanto più significativo e gradito.

Per il resto, non intendo dilungarmi sulle necessità del personale, per non ripetere quanto ho già avuto modo di illustrare nella relazione scritta, e mi affretto a concludere su questo punto con l'augurio dell'onorevole Scalia, e cioè che si proceda all'elogio dei pubblici dipendenti nel modo da essi ritenuto più gradito: quello di soddisfare, nei limiti del possibile, le loro necessità.

So che tra i desideri e le necessità dei medesimi e la realtà finanziaria del paese vi è un profondo fossato da colmare. Il nostro augurio — voglio dire l'augurio della Commissione, della Camera e, credo, anche del Governo — è che il vuoto sia colmato in maggior misura, per modo che si possa arrivare a un sempre migliore trattamento dei pubblici dipendenti e in particolare di quelli che in questo momento ci interessano, e cioè dei posteografici.

In tale quadro si inserisce la riforma dell'amministrazione, che è stata oggetto di ampi rilievi da parte degli onorevoli colleghi intervenuti. La tesi da me adombrata, della unicità dell'azienda, con la massima autonomia delle direzioni generali, le cautele per non compromettere lo sviluppo telefonico e l'avversione a che un funzionario, e non il ministro sia il capo di essa, ha raccolto, come era prevedibile, cortesi strali dei sostenitori della duplicità, e, come tutte le tesi mediane, anche di quelli che sostengono la tesi contraria.

Tra questi ultimi merita particolare esame l'intervento dell'onorevole Scalia che, a ogni ricorrenza di bilancio, ormai assume la figura di patrono dell'azienda unica. Le sue argo-

mentazioni, pure frutto di esperienza e complete nell'esposizione, non mi hanno però convinto, allorchè egli ha sostenuto la necessità di affidare la presidenza dell'azienda unificata a un funzionario. E dirò subito il perchè.

Non credo che, ove mancasse il cosiddetto superdirettore, sarebbero affidate ad organi non idonei funzioni di condotta tecnica. Aggiungo che sarebbe anzi, a mio giudizio, errore affidare simili compiti a un ufficio accentratore per la conseguente mortificazione che da ciò deriverebbe all'autonomia dei vari servizi. Un superdirettore proveniente dai ranghi dei telefoni vedrebbe tutto in funzione della sua specializzazione e quindi, pur con la massima buona fede, a danno degli altri servizi. E viceversa. Le esigenze particolari di questo o quel settore finirebbero con l'intristire per la mancanza dell'ossigeno dell'autonomia.

È il ministro, attraverso il gabinetto e il segretario del consiglio di amministrazione, che può e deve dare direttive unitarie, lasciando ai direttori generali le più ampie possibilità tecniche di azione. Per i servizi in comune, apposita direzione potrebbe utilmente coesistere in parità con le altre, non al di sopra delle altre.

Non mi sembra, d'altronde, come pure ha affermato l'onorevole Scalia, che l'aziendalità presupponga necessariamente l'alta direzione del funzionario capo dell'amministrazione. Vero è che ogni azienda ha bisogno di unità di direttive e di organi di rapida esecuzione; richiede anche — conviene però aggiungere — l'omogeneità della materia oggetto della sua competenza. Non basta che il fine sia lo stesso per riscontrare tale caratteristica poichè, in tal caso, tutti i trasporti — gli aerei, i marittimi, i terrestri su gomma e su rotaia — dovrebbero far capo al Ministero dei trasporti; il che non è, il che, funzionalmente, non sarebbe forse opportuno. Ora, considerata l'eterogenea sostanza strumentale dei settori che dovrebbero entrare a far parte dell'azienda unica, sorge l'esigenza di particolari soluzioni consone alla speciale natura della materia al nostro esame.

Pertanto, a mio giudizio, occorre tener presenti i seguenti punti come principi che possono essere assunti tra i fondamentali nell'organizzazione della delicata materia. Anzitutto, il minor costo da realizzare, onde attraverso la creazione di un organo unico per servizi comuni si possa spendere il meno possibile di pubblico denaro. Secondo, prontezza e rapidità di esecuzione attraverso direzioni, per ogni settore, largamente autonome da un punto di vista tecnico ed esecutivo di

larga massima; terzo, comando comune ed unico attraverso l'organo politico, il ministro con il suo apparato, e uno strumento amministrativo collegiale, il consiglio.

Non potendosi, in sostanza, creare una azienda per ogni ramo di attività, e ciò per non gravare troppo i costi generali con una dispersione di organismi tesi tutti a fini analoghi, si palesa utile raggiungere il criterio del minor dispendio con la unicità e quello della funzionalità con l'autonomia più larga possibile delle direzioni. Con ciò credo di aver risposto anche all'onorevole Gaspari e all'onorevole Bima, i quali avevano prospettato la possibilità di trasformare, addirittura, in aziende le direzioni generali delle quali si parla. Di quest'ultimo, condivido anche l'opinione che la riforma debba procedere di pari passo, se non addirittura seguire, il nuovo assetto da dare alle concessioni e quindi al sistema telefonico e a quello telegrafico, la cui semplificazione e organizzazione si palesano sempre più necessarie.

Si presenta, a questo punto, il problema della sorte definitiva dei telegrafi e dei servizi radio-elettrici. Lasciarli alle poste, renderli autonomi, unirli ai telefoni? Secondo il criterio sin qui seguito dal vostro relatore, la guida migliore è quella indicataci dalla voce della realtà. Ebbene, qual è il fatto nuovo che si può constatare, oggi, nelle relazioni, diciamo così, tra telefono e telegrafo? È presto detto: l'unicità della rete fra di essi e anche nei confronti delle trasmissioni televisive e musicali. In sostanza già la rete aerea telefonica dello Stato, essendo fatta da circuiti che possono essere usati anche per il telegrafo si confonde praticamente con quella telegrafica. Inoltre, il sistema della telegrafia armonica, consentendo di avviare nei cavi telefonici sotterranei trasmissioni telegrafiche (sistema adottato all'estero e anche in Italia), accentua il fenomeno di cui ho parlato. Infine, nei cavi coassiali si ottiene il contemporaneo passaggio, ognuno naturalmente nel suo tubo, della voce, del segno Morse, della musica e delle immagini.

In altre parole il veicolo, sia esso il cavo tradizionale, aereo, sotterraneo, sottomarino, o quello coassiale, è identico per ogni genere di trasmissioni, mutando soltanto le apparecchiature trasmettenti e riceventi. Ora, un tale stato di cose, evidentemente, dimostra ciò che io dicevo prima: la rete delle telecomunicazioni è ormai unica, ciò che porterebbe a considerare l'opportunità che il servizio telegrafico di Stato possa essere fuso con il servizio telefonico di Stato in una

sola direzione generale onde si raggiunga una migliore funzionalità ed economia di costi.

Sorge, però, una difficoltà, e cioè il pericolo che il personale telefonico di Stato che, pur essendo assai poco numeroso nei confronti di quello telegrafico, è composto da elementi qualificati e, nello stesso tempo, non inseriti nell'amministrazione con gradi e gruppi corrispondenti all'importanza delle funzioni che riveste, possa restare sommerso nell'oceano della fusione. Per chi guardi ai problemi dell'amministrazione non soltanto in funzione del migliore rendimento del servizio, che è il fine essenziale da raggiungere, ma anche considerando le esigenze del personale, questa è una grossa difficoltà che va considerata. Ma forse il pericolo si potrebbe evitare, ed in tal senso rivolgiamo la più viva preghiera al ministro, soltanto mediante la riclassificazione di tutto il personale delle due aziende secondo la funzione effettivamente svolta, senza considerare il grado attualmente ricoperto, né il titolo di studio eventualmente non posseduto. Comprendiamo bene le obiezioni di principio che ci possono essere rivolte al riguardo, ma riteniamo che una maniera utile di venire incontro alle esigenze dei dipendenti sia quella di creare un'amministrazione funzionale nella quale l'impiegato possa dare il meglio di se stesso, perché valorizzato secondo le sue capacità e soddisfatto secondo i suoi bisogni. Anche per questo si palesa la necessità di dare a ogni funzionario, a ogni impiegato della pubblica amministrazione postale, telegrafica e telefonica, il grado che corrisponde alle funzioni effettivamente svolte.

Un'altra difficoltà è costituita dalle proporzioni piuttosto notevoli che verrebbe ad assumere la nuova direzione generale dei telefoni e dei telegrafi tanto da indurci a porre il quesito se sia più urgente ed importante la necessità di dare un organismo amministrativo unico a settori complementari o di snellire la funzionalità degli uffici decentrandone la competenza in due direzioni.

La risposta al dilemma non può essere data in questa sede, anche perché, ignorando noi ancora il punto di vista del Governo, non siamo in possesso di tutti gli elementi di valutazione. La funzione di relatore di bilancio è quella di informare la Camera fornendole gli elementi che i singoli deputati non avrebbero il tempo di ricercare per ogni argomento ed orientandola in larga massima sui possibili sbocchi; ma gli sfugge il compito di indicare soluzioni precise, finché non ci si trovi di fronte a provvedimenti concreti, che

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

impegnino la responsabilità politica del Governo e quindi anche del Parlamento.

Non trovandoci noi, in sostanza, di fronte ad una situazione di questo genere, nessuna conclusione definitiva può emergere da quanto si è detto finora, all'infuori della richiesta che le necessità affermate e i pericoli prospettati siano, al momento opportuno, le une soddisfatte e gli altri evitati.

Lo stesso discorso vale per il terzo ed ultimo problema del quale il vostro relatore si occuperà brevemente: quello delle concessioni telefoniche. Su tale argomento sarei stato lieto se si fosse raccolto il mio invito ad aggiungere nuovi elementi ed altre cifre a quelle che mi sono sforzato di portare nella relazione scritta, presupposto per eventualmente mutare vecchie impostazioni e ricercarne di nuove. Chiedo scusa ai colleghi intervenuti, ma ciò non mi pare che sia accaduto. I sostenitori delle due tesi hanno ripetuto qui, pur con efficacia e facondia, quanto già era stato esaminato (dati e cifre) nella relazione scritta. Qualcuno, come l'onorevole Mancini — non me ne voglia per quanto sto per dirgli — ha addirittura polemizzato con quello che io non ho... detto, mi ha cioè attribuito, con abile mossa retorica, le opinioni dei sostenitori dello *statu quo* come se fossero mie.

In realtà un altro collega, sostenitore della tesi opposta a quella dell'onorevole Mancini, avrebbe potuto polemizzare con me per le affermazioni che avevo attribuito a coloro che sostengono la tesi opposta.

MANCINI. Ma non vi è stato; il che significa che i colleghi avevano capito bene.

PINTUS, *Relatore*. Significa, invece, che non tutti i colleghi hanno la sua abilità retorica. Così facendo, l'onorevole Mancini e gli altri sostenitori passionali (non vi è alcun dispregio in questo aggettivo, che anzi denota un sentimento di sincerità che fa onore a chi lo professa) dell'una tesi e dell'altra rassomigliano a quei grandi chirurghi che, anziché guardare all'ammalato, si affannano innanzi al tavolo operatorio nel discutere sui modi migliori di applicare questa o quella tesi scientifica per poi arrivare ad emettere il famoso comunicato: « L'operazione è riuscita, l'ammalato è morto ». Nessun riferimento naturalmente all'operazione I. R. I.

MANCINI. In questo caso è morto da tempo: i telefoni sono già morti.

PINTUS, *Relatore*. Possiamo dire al massimo che i telefoni siano ammalati ma la loro morte non credo sia stata ancora constatata da un medico, o da un ufficiale di polizia, o

o nel caso, da un ispettore delle telecomunicazioni.

Il vostro relatore ha voluto, invece, assumersi la funzione del modesto medico che, anziché ispirarsi alle grandi dottrine, studiare dei grossi volumi...

ALBARELLO. Dà a tutti, indistintamente, l'olio di ricino!

PINTUS, *Relatore*. L'olio di ricino no, perché sarebbe farmaco troppo rudimentale, ma, senza precisare per ora la medicina, si è preoccupato di esaminare le condizioni dell'ammalato nel tentativo di guarirlo; quindi, ben lungi dal pensare alla sua morte, indifferente di fronte alla possibilità di dimostrare la fondatezza di una tesi piuttosto che di un'altra.

Che i telefoni siano lontani dall'essere perfetti nel nostro paese è cosa che credo nessuno possa negare. Del resto, gli onorevoli colleghi che hanno avuto la pazienza di leggermi la mia, ahimè, lunga relazione, hanno potuto constatare le espressioni severe che io ho usato nei confronti dell'attuale situazione telefonica in Italia.

Ma, per non cadere nel difetto di quegli scienziati di cui parlavo prima, occorre dare atto anche del bene che si è fatto. Giustizia vuole che si riconosca lo sforzo compiuto in questi ultimi anni; sia pure in previsione della scadenza. Si tratta di società private le quali, naturalmente, mirano al guadagno e si preoccupano anche della loro situazione finanziaria ed economica. Ma nessuno ha rilevato — ad eccezione, mi pare, dell'onorevole Bima — i difetti della gestione pubblica.

Non ho risparmiato gli elogi all'azienda telefonica di Stato per quello che di buono ha fatto nell'intento di migliorare il servizio, soprattutto attraverso il notevole programma, in via di realizzazione, dei cavi coassiali. Qui ho udito colleghi lamentarsi di telefonate a lunga distanza di competenza dello Stato, attribuendone la colpa alle società private. Io direi che bisogna dare ad ognuno il suo, a ciascuno la parte di bene e di male che si merita.

Quanto ho detto dovevo rilevarlo per dovere di obiettività e per notare che tutto il sistema telefonico italiano, pubblico e privato, è scadente; e così siamo tutti... scontenti. Ma, nello stesso tempo, dobbiamo rilevare con compiacimento che, sia da parte dello Stato che dell'iniziativa privata, in questi ultimi anni si sono compiuti degli sforzi veramente meritorî per ovviare alla situazione di vecchia sonnolenza nella quale i telefoni si trovavano, ed in parte ancora si trovano.

In condizioni migliori sono le aziende parzialmente dell'I. R. I., ma il fenomeno si spiega con la considerazione che queste agiscono nelle zone più ricche d'Italia, dove ogni altro servizio statale e privato funziona meglio. Non citerò l'esempio delle ferrovie, degli altri mezzi di comunicazione e di tutto quell'insieme di servizi che fanno oggi dell'alta Italia una zona ben degna di confinare con paesi progrediti come la Svizzera, senza troppo sfigurare al confronto. Ma verso lo stesso servizio della « Stet » si muovono grosse critiche, delle quali si è fatta eco la *Stampa* di Torino del 2 ottobre con un articolo in cui si presenta sostanzialmente una interrogazione, non... parlamentare, al Governo. Sia consentito al relatore di far propria tale interrogazione non... regolamentare e di presentarla lui, come parlamentare, al ministro, il quale risponderà quando riterrà opportuno, dopo aver fatto naturalmente i necessari accertamenti. Ma il notevole è che queste critiche si riferiscano ad un servizio che si svolge proprio nel settore geografico delle società parzialmente controllate dall'I. R. I. Inoltre, queste agiscono in un sistema privatistico, come ho rilevato nella relazione. Che accadrebbe ove fossero poste in regime di monopolio parastatale, che è la peggiore forma di monopolio, perché non manifesta neanche quel minimo di socialità cui lo Stato non può decentemente sottrarsi ed è immune praticamente da pubblici controlli sulla bontà del servizio e sugli adempimenti nei confronti della collettività e del pubblico?

Potrei e vorrei seguire tutti gli interventi nelle osservazioni piccole e grandi che sono state fatte sulle varie questioni poste; ma il tempo e l'esigenza di non disperdere in rivoletti una discussione che va invece ricondotta ad un unico alveo centrale mi consigliano di condensare il problema nel succo essenziale. In sostanza, ci troviamo di fronte ad un servizio telefonico di Stato e ad un servizio in concessione ancora lontani dal rispondere alle esigenze del pubblico. Va però riconosciuto che, sia lo Stato, con il programma in via di avanzata realizzazione dei cavi coassiali, sia le concessionarie con gli alti livelli raggiunti dalle automatizzazioni e con lo sforzo finanziario compiuto negli ultimi anni, hanno realizzato progressi apprezzabili che noi vorremmo porre come una speranza per l'avvenire.

Tuttavia, per uscire dal pelago e metterci in salvo sulla riva è necessario un grande sforzo finanziario, che il piano Vanoni ha indicato nella misura di 300 miliardi in 10 an-

ni, cui vanno aggiunti i più che 100 miliardi necessari, nella ipotesi più favorevole, per il riscatto, volendo lasciare da parte, io credo, quelle che mi permetto chiamare (senza con ciò dare un significato offensivo alla parola) le fantasie delle operazioni... prudenti di borsa: perché in borsa operazioni prudenti non ne fanno se non i... fortunati. Io non riesco a vedere lo Stato che, attraverso agenti fidati (ma dove sono?!), cerca di comprare il pacchetto azionario di maggioranza, che in borsa non esiste perché, naturalmente, si trova nel saldo pugno della centrale.

MANCINI. Non v'è bisogno di fare questo, perché lo Stato ha in mano la carta della scadenza delle concessioni, e quindi ha il modo di trattare direttamente con le società.

PINTUS, *Relatore*. Quindi si tratterebbe del riscatto.

MANCINI. La famosa operazione « Stet » dei 15 miliardi non ha bisogno di operazioni prudenti in borsa, perché il ministro ha in mano questa carta per cui può dire: io riscatto. Fantasia è l'altra.

PINTUS, *Relatore*. Quindi, ripeto, si chiede il riscatto. E i denari per fare questo?

MANCINI. Ci vorrebbero 15 miliardi, non 100 miliardi.

PINTUS, *Relatore*. Affermare che con 15 miliardi si possano comprare due grandi aziende è cosa che forse si può dire tra amici, ma non certo nelle trattative tra Stato e società private, tanto più se si tiene conto della vigilanza del Consiglio di Stato, il quale, finché vi sarà la presente legislazione, avrà anche una parola da dire. E io credo che non sia prudente portare la pubblica amministrazione verso tali avventure!

Ad ogni modo, la cifra stessa necessaria per il riscatto assume un valore non eccessivamente rilevante di fronte alla somma globale necessaria per il potenziamento di cui s'è parlato.

Il problema è questo. I 420 miliardi, od anche soltanto i 300 miliardi in 10 anni necessari per potenziare il servizio telefonico, chi li deve spendere? Anche ammesso che si possa far fronte all'operazione con prestiti, è preferibile spendere il denaro che si può ottenere in questa maniera o attraverso tributi, per realizzare l'operazione I.R.I. o è più preferibile impiegarlo in settori nei quali le necessità appaiono più urgenti, lasciando che l'iniziativa privata, con tassativi controlli e con severe sanzioni per gli inadempimenti — le quali, come è scritto nella relazione, potrebbero arrivare fino all'esproprio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

senza indennizzo — realizzi un piano preparato dallo Stato ?

MANCINI. Le società I. R. I. il denaro lo trovano; lo hanno sempre trovato.

PINTUS, *Relatore*. Il problema non è soltanto quello di trovare il denaro, ma anche del come spenderlo meglio.

Al quesito che io pongo si è risposto che la forza economica delle società private impedirebbe al controllo statale di funzionare.

Ammetto che l'obiezione non è priva di una sua validità, ma essa deve essere ancora dimostrata nella sua interessezza.

Un rimedio a tale difficoltà potrebbe, tuttavia, trovarsi, e potrebbe consistere, ad esempio, nell'inserire nei nuovi accordi ciò che si deve realizzare anno per anno, demandando eventualmente il controllo — se ciò si presenterà tecnicamente possibile — ad una commissione parlamentare.

MANCINI. Come avviene per la « Rai ».

PINTUS, *Relatore*. D'altra parte, se si vuol rinunciare al capitale privato in questo o in altri settori, credo che la via migliore sia quella della statizzazione indicata dall'onorevole Chiaramello, il cui intervento è stato pieno di buon senso, nonostante io sia in disaccordo con lui su diversi punti. L'operazione I. R. I., oltre a presentare i pericoli da me ampiamente illustrati nella relazione, porrebbe all'amministrazione statale anche altri gravi problemi, come quello della sorte cui destinare i servizi attualmente gestiti dall'azienda di Stato.

Affidando all'ente parastatale la rete locale, difficilmente potrebbe essergli sottratta anche quella a grande distanza, dato che, una volta entrati nell'ordine di idee di spendere le forti cifre necessarie, sarebbe opportuno perseguire il miglior risultato mirando all'unificazione completa: accettando cioè il passivo che una certa soluzione comporta, si dovrebbe anche tendere a perseguire tutto l'attivo possibile.

Ma che direbbero le autorità militari, che sono anche interessate al buon funzionamento del servizio telefonico e allo sforzo costruttivo in atto per realizzare il miglior assetto nelle strutture tecniche? E inoltre sarebbe giusto ed utile, per lo Stato, privarsi dei telefoni che danno un utile rilevante, tenendosi il peso dei telegrafi i quali rappresentano, invece, un onere grave ed un *deficit* veramente marcato per la pubblica amministrazione ?

Sono domande che vanno attentamente meditate e che pongono in luce particolare l'operazione I. R. I. come una sottosoluzione la quale non risolverebbe il problema, mentre la statizzazione avrebbe, pur con i gravi

difetti dovuti alla pressoché insolubile difficoltà di reperire i fondi necessari, i suoi pregi. Ha comunque ragione l'onorevole Mancini quando dice che bisogna trovare soluzioni di carattere tecnico; ma non so se egli, a sua volta, sia d'accordo con me, quando affermo che esse comportano, conseguentemente, soluzioni lontane dallo spirito ideologico e dottrinale simili a quelle degli scienziati di cui parlavo prima.

Signor Presidente, onorevole colleghi, ho finito. Vi ho prospettato l'impostazione di taluni problemi, mirando soprattutto a porre a vostra disposizione sufficiente materiale di studio e di meditazione, così come ho cercato di fare anzitutto con me stesso. Non so se in questa sede il ministro si accinga a farci quella completa esposizione che il relatore non poteva necessariamente essere in grado di presentarvi. Penso anzi che, data la grande complessità del dicastero, possa voler dedicare la sua replica soprattutto agli altri problemi dell'amministrazione, riservando questi ad altra occasione prossima.

In ogni caso, se egli reputerà opportuno di rimandare l'argomento, vorrei pregarlo, con il vostro consenso, di farlo al più presto, venendo incontro alle prerogative parlamentari nel pieno rispetto naturalmente anche dei diritti del potere esecutivo.

Analoga preghiera gli rivolgiamo per la questione della riforma aziendale. Egli, con il suo profondo senso sociale e con la capacità che innegabilmente possiede, saprà certo metterci in condizione di meglio valutare politicamente i due delicati problemi, più di quanto potesse fare il vostro relatore, il quale attende quella prossima occasione per spogliarsi del riserbo che l'ufficio gli imponeva e per poter, così, dal libero banco parlamentare dire tutto il suo pensiero. Per il momento non ha altro da dire se non di raccomandare alla Camera l'approvazione del bilancio presentato al suo esame. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli deputati, ho esposto da appena tre mesi al Senato gli aspetti più caratteristici dei servizi postelegrafonici in rapporto alla loro progressiva dilatazione e al loro costante sviluppo: mi propongo ora di tracciare rapidamente, come è nel programma dei nostri lavori, ma chiaramente — come meglio mi sarà possibile — le linee direttrici del lavoro che incombe

sul mio Ministero nel quadro del bilancio che è ora sottoposto al vostro esame.

Ne metterò in risalto l'attività ed i propositi, seguendo, per quanto possibile, la traccia della discussione che si è venuta svolgendo in quest'aula, devo dire, con tono, seppure critico, sereno, ampio, costruttivo, per parte di oratori di tutti i settori, a cominciare dal relatore che per iscritto prima, ed oggi oralmente, ha battuto largamente tutto il campo ed ha raccolto ed esposto tutto lo scibile. Ringrazio vivamente tutti e ciascuno per le osservazioni e le critiche che ho altamente apprezzato e delle quali farò larghissimo conto. In modo particolare ringrazio la Commissione che, sotto la direzione del suo autorevole presidente, mio carissimo e valorosissimo predecessore, ha compiuto un lavoro tanto prezioso quale si riflette, ripeto, nella documentatissima relazione dell'onorevole Pintus.

A tutti mi propongo di rispondere, strada facendo, per quanto ha riferimento ai problemi generali, mentre a parte e direttamente risponderò per la parte, diciamo così, epistodica e particolare.

Cominciando dal bilancio, diciamo subito che le cifre dimostrano e documentano lo sforzo continuo e costante di adeguamento dei servizi alle crescenti esigenze del pubblico e dei traffici nei molteplici campi di attività economico-sociale e politica del nostro paese.

Il bilancio che ci interessa è quello, naturalmente, delle due grandi aziende che fanno capo al nostro Ministero; quella postale-telegrafica e l'altra dei telefoni, con riguardo anche agli altri servizi che involgono ed impegnano attività ed organizzazione, società ed enti concessionari ai quali faremo opportuni riferimenti.

Il nostro bilancio aziendale si muove, dunque, come tutti i bilanci, tra i due poli dell'entrata e dell'uscita e porta queste cifre finali: azienda postale-telegrafica: entrata, pari alla spesa, 97 miliardi e 570 milioni; azienda telefonica di Stato: per la parte ordinaria: entrata 19 miliardi 441 milioni 784 mila lire; spesa: 18 miliardi 241 milioni 784, mila lire con un previsto avanzo di 1 miliardo 200 milioni; per la parte straordinaria: entrata e spesa in pareggio di 6 miliardi 105 milioni 205 mila lire.

Osserviamo subito, con rapido sguardo retrospettivo e comparativo, come il nostro bilancio denunci e documenti una continua, costante, progressiva linea di sviluppo, sviluppo che potrebbe dirsi esattamente il ter-

mometro e la riprova del corrispondente sviluppo del traffico e dei rapporti.

A tariffe pressoché invariate, difatti, siamo passati, con il bilancio, a queste diverse tappe durante l'ultimo quinquennio: esercizio 1951-52: 62 miliardi 817 milioni; esercizio 1952-53: 69 miliardi 740 milioni; esercizio 1953-54: 82 miliardi 459 milioni; esercizio 1954-55: 86 miliardi 846 milioni; esercizio 1955-56: 97 miliardi 570 milioni.

Tutto ciò, è naturale, è conseguenza della corrispondente e quasi matematica progressione dei servizi.

Per rendere il fenomeno in termini più evidenti, ci riferiamo ai dati più eloquenti dei consuntivi dell'ultimo quinquennio, riferiti agli esercizi 1950-51 e 1954-55.

In tale periodo il numero delle corrispondenze ordinarie interne è passato dai quasi 2 miliardi e mezzo ai 3 miliardi 400 milioni circa; il numero dei pacchi è passato da 16 milioni 700 mila circa a 23 milioni 800 mila; quello delle operazioni di conto corrente è passato da 55 milioni 800 mila a 76 milioni 700 mila; il numero dei vaglia ordinari è passato da 13 milioni 500 mila a 16 milioni.

Si pensi, inoltre, che i depositi presso i nostri uffici sono passati dai 796 miliardi, accertati al 31 dicembre 1951, ai quasi 1.300 miliardi del 30 settembre ultimo scorso (quanti non ne hanno tutte le banche italiane sommate insieme), mentre il giro degli affari è arrivato quasi alla cifra imponente di 11 mila miliardi.

Altrettanto e più ancora deve dirsi dei servizi telefonici, dei quali parleremo dettagliatamente più avanti.

In rapporto a questa costante dilatazione dei servizi e del traffico si ha — naturalmente — fra i vari esercizi una lievitazione degli introiti che si sostanzia, per lo stesso periodo quinquennale, in ben 42 miliardi 500 milioni per l'azienda postale-telegrafica e in quasi 10 miliardi per l'azienda telefonica di Stato, lievitazione, preciso, tanto più evidente e notevole quando si pensi che, mentre le spese si sono venute ogni giorno adattando al metro, sempre ascensionale, dei prezzi e dei costi, le tariffe, come ho osservato, sono rimaste pressoché ferme ed invariate.

Voglio anzi anticipare, al riguardo, una buona notizia e cioè che, stando alle risultanze dei primi mesi del corrente esercizio, si ha una entrata mensile superiore di circa un miliardo a quella prevista.

Ciò premesso, però, mi corre subito l'obbligo di passare a precisazioni e ad osservazioni su di un punto che potrebbe trarre in

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

inganno il lettore troppo frettoloso e superficiale delle cifre di bilancio. Mi riferisco al cosiddetto « pareggio » al quale, con espressione soverchiamente ottimistica e gratuita, che può piacere e tornare quanto mai gradita, si è fatto riferimento da più parti e dallo stesso relatore, ma che potrebbe dar luogo a pericolosi equivoci e malintesi che è bene prevenire e dissipare.

Un bilancio è sempre in pareggio quando si contengano rigidamente le spese nelle entrate e si spenda soltanto quanto si realizza e riscuote. Resta, però, un problema ed un interrogativo: le spese che si contengono non determinano, per caso, una mortificazione dei servizi ed un pericoloso rinvio di problemi che andrebbero, invece, coraggiosamente affrontati e prontamente risolti? Perché, se il pareggio è a spese del servizio e dei servizi, non è più tale e diventa, piuttosto, una colpa.

Qualsiasi bilancio, anche familiare, è in pareggio quando si spenda soltanto il « disponibile »; resta a vedere se tale pareggio non sia a carico ed a spese della famiglia che digiuna e dei figliuoli che restano scalzi.

Quando mi affaccio a guardare dall'alto la congerie infinita delle istanze insodisfatte e delle esigenze dei vari servizi e dei problemi accantonati, rinviati, insoluti; quando trovo che quasi 12 mila nostri uffici angusti, igienici, insufficienti devono essere sistemati, ampliati, addirittura per il 90 per cento, costruiti *ex novo*; quando trovo che il nostro personale, a parte il trattamento, non ha — si può dire — la casa (meno del 2 per cento del personale postelegrafonico gode oggi di alloggio economico in concessione); quando trovo che la motorizzazione dei servizi è appena ai primi esperimenti e la meccanizzazione ai primi passi; quando vedo, nel campo delle telecomunicazioni, la necessità di installare apparecchiature nuove e costose, di posare nuove e più vaste reti, onde collegare rapidamente tutte le zone, anche le più lontane ed impervie, del nostro paese; quando colgo tutte le nostre inadeguatezze e insufficienze, nonostante lo sforzo veramente eroico che spesso il nostro personale sta compiendo nella più assoluta abnegazione e nel silenzio, il pareggio formale del bilancio mi fa quasi paura e non mi sembra più motivo di soddisfazione.

Mi domando allora se in tal modo sia in pareggio la nostra coscienza che ci impone di rispondere senza indugio alle molteplici esigenze dei vari servizi, adeguandoli col ritmo più celere e nel modo più efficiente e completo allo sviluppo sempre crescente della vita e dei rapporti sociali.

È così che, mentre davanti al Senato tre mesi or sono, onorevole Barbieri, riferendomi piuttosto ad un consuntivo, ebbi a constatare e a dichiarare relativamente soddisfacente la situazione in rapporto allo sforzo compiuto, sento oggi il dovere di prospettare, in un quadro quanto mai realistico, la mole imponente di lavoro e di spese che ci attende nell'immediato futuro per porre i nostri servizi nella dovuta efficienza e per rispondere più e meglio alle necessità sempre maggiori di un traffico in costante dilatazione.

Naturalmente, tutto questo troverà espressione nella parte straordinaria del bilancio, ma non potrà sfuggire, di riflesso, a quella ordinaria, in quanto il bilancio ordinario di gestione deve avere sempre due valvole aperte; quella verso gli ammortamenti e le ordinarie manutenzioni da una parte e quella, pro quota, verso gli investimenti futuri dall'altra.

Questi potranno, è vero, richiedere interventi e anticipazioni, ma esigono che il bilancio operi gradualmente al riassorbimento della spesa, nello sforzo quotidiano e concreto verso l'autonomia e l'autosufficienza, riferendo il prezzo del servizio alla spesa e la spesa al costo, fino ad esonerare lo Stato e il Tesoro da interventi onerosi che in tal caso non sarebbero giustificati.

Ho così accennato al criterio sano e realistico che, a mio avviso, deve presiedere alla formazione di un bilancio aziendale bene impostato e saggiamente ordinato, senza dispersioni e senza evasioni, rivolto all'espansione e al potenziamento dei servizi e al crescente perfezionamento delle attrezzature e dei quadri.

Un'azienda, che viva inserita nella pubblica amministrazione e che eserciti servizi così delicati e importanti, deve offrire l'esempio di retto ed onesto operare e proporsi la più assoluta indipendenza economica e finanziaria. Non deve, cioè, contare di norma sul pubblico bilancio e molto meno premere come piovra sul medesimo, ma neppure deve essere obbligata a sostituirsi allo Stato in opere di liberalità o di assistenza, che possono rispondere, è vero, a degnissime finalità di ordine sociale e politico, ma che non possono gravare gli utenti del pubblico servizio.

Il prezzo dei servizi deve rispondere al costo dei medesimi e il bilancio deve essere aperto, semmai, al loro perfezionamento oltre che allo sviluppo delle attrezzature e degli impianti.

È così che, dovendo l'amministrazione affrontare fin dai prossimi mesi formidabili problemi e incontrare spese non meno for-

midabili — ho detto — il più possibile con le proprie forze, deve cominciare col raccogliere le vele e convogliare verso il proprio bilancio quanto eventualmente ebbe ad evadere e a perdersi.

Ha accennato, con questo, alla grave e complessa questione delle franchigie e delle esenzioni postali alla quale si sono così largamente riferiti il relatore ed altri deputati (specialmente l'onorevole Scalia).

La nostra amministrazione è soggetta a tasse ed imposte al pari di ogni altra pubblica impresa, ha un patrimonio e reddito soggetti a gravami fiscali, e sta bene, ma non deve portare il peso di esenzioni e di riduzioni tariffarie che lo Stato ai suoi fini (mi guardo bene dal giudicare), intenda imporre o applicare.

Da una accurata rilevazione statistica effettuata nel 1953 — e che — oggi darebbe cifre anche più eloquenti — sono risultati i dati qui appresso riportati:

1°) la franchigia e le esenzioni postali sulle corrispondenze delle varie amministrazioni statali incidono per 13 miliardi e 626 milioni;

2°) la riduzione del 50 per cento concessa ai sindaci incide per 2 miliardi e 964 milioni;

3°) le agevolazioni concesse sulla spedizione di telegrammi incidono per 340 milioni;

4°) le riduzioni di canone per l'affitto e manutenzione di circuiti telegrafici incidono per 420 milioni;

5°) le riduzioni di tariffe concesse alla stampa vengono ad incidere per altri 700 milioni.

La minore entrata conseguente alle suddette facilitazioni è dunque dell'ordine di circa 18 miliardi annui.

Ma non basta: occorre aggiungere l'importo delle svariatissime prestazioni gratuite o semigratuite dell'amministrazione in favore degli altri enti statali e perfino di enti non statali e di private categorie, come ad esempio, i numerosi incombeni degli uffici postali interessanti i servizi del Ministero del tesoro, la riduzione di tassa delle corrispondenze dirette ai militari, le agevolazioni e riduzioni tariffarie a favore di determinate categorie di utenti (come l'esenzione per la corrispondenza dei ciechi) o di particolari attività (come le riduzioni per la attività editoriali).

Mi guardo bene dal contestare e criticare tali agevolazioni ed esenzioni; solo affermo che le medesime non possono andare a detrimento dei programmi di espansione e di lavoro ai quali l'amministrazione è obbligata e impegnata, nè essere poste a carico degli utenti,

tanto più che l'agevolazione e la riduzione influiscono sulla quantità del lavoro e l'onerosità della spesa, sia per la naturale inclinazione a dilatare il consumo di quanto non costa o costa poco, sia per la crescente naturale intensità e molteplicità dei rapporti sociali che lo Stato è indotto ad assecondare o a stimolare.

Ho già proposto, quindi, la iscrizione, per ora, in bilancio, delle somme non introitate per le esenzioni e le agevolazioni in genere, onde mettere intanto in evidenza la reale consistenza del fenomeno e richiamare le varie amministrazioni a maggiore ponderazione e responsabilità.

Ricostituendo così per ora e facendo risultare la parte attiva del nostro bilancio, non dovremmo più ricorrere allo Stato nell'umile veste di postulanti e di debitori e potremmo tempestivamente formulare i nostri programmi adeguandovi i nostri mezzi.

La questione ebbe già precedenti: furono mosse difficoltà e obiezioni di precedenza. Penso che con un po' di buona volontà esse saranno facilmente superabili, regolando i conti di debito e credito con rilevamenti periodici, con riferimento ai dati relativi al numero e al peso della corrispondenza, come si usa nei rapporti con le amministrazioni estere.

Mi riprometto, pertanto, di riaprire l'argomento investendone, se del caso, il Parlamento, che ha sempre mostrato al problema tanta sensibilità ed interesse, come si rileva dalle discussioni dei bilanci di questi ultimi anni.

E giacché parliamo di tariffe, e per non tornarvi più sopra, in riferimento anche a voci che a termini ricorrenti si vanno diffondendo, vorrei assicurare che il problema di un ritocco o aumento delle medesime, non è, allo stato delle cose, in considerazione.

Ho già detto all'altro ramo del Parlamento che, prima di aumentare le tariffe, si deve cercare di recuperare e convogliare verso il bilancio le voci e gli articoli che ne divergono o ne evadono.

Ciò premesso veniamo alle voci principali e ai problemi di maggiore importanza.

Cominciando dalla parte edilizia, diciamo subito che i nostri servizi vanno ogni giorno, come abbiamo osservato, assumendo tali proporzioni da non poter più essere relegati, a parte le ragioni igieniche, negli ambienti angusti ed insufficienti dove generalmente si trovano.

In fatto di edifici ci troviamo proprio in una situazione assolutamente pietosa e precaria. Partendo dalla sede stessa del Ministero, ne porrò soltanto di sfuggita la questione,

osservando che i vari uffici sono ora distribuiti e accatastati in ben 14 stabili, nelle parti più diverse e lontane di Roma, talora in vecchi conventi male ordinati e male odoranti o in locali che potevano — al momento della prima occupazione — passare come espediente di fortuna, ma che a lungo andare denotano e tradiscono insufficienze e lacune deplorabili, imponendo una enorme dispersione di energie e di forze, con danno immenso della disciplina, del controllo, della economia e della efficienza del servizio.

Il problema della sede sarà quindi posto immediatamente, né richiederà oneri eccessivi, se si pensa alla contropartita che consente di mettere e lasciare a disposizione — ho detto — ben 14 stabili collocati nelle zone più congestionate della città. In tal senso dichiaro di accogliere l'ordine del giorno opportunamente presentato dall'onorevole Spadazzi.

Per quanto riguarda le sedi provinciali e gli uffici locali, non debbo spendere molte parole perché ognuno ha davanti la situazione dolorosa dei piccoli e dei grandi centri, che del resto qualche oratore ha avuto modo di rilevare.

Negli stessi centri maggiori, dove prima della guerra gli uffici erano in qualche modo, sia pure relativamente, bene organizzati ed attrezzati, la mancata necessaria manutenzione e il dilatarsi impressionante dei servizi (si sono talora decuplicati nell'ultimo decennio) ha posto dei problemi formidabili di adeguamento e di ampliamento, che talora consigliano perfino la sostituzione con nuove sedi da costruirsi con criteri ampi e funzionali. Nei centri minori, poi, il problema ha assunto proporzioni perfino allarmanti in seguito alla recente riforma delle ricevitorie che ha posto a carico dello Stato la fornitura del locale che prima era a carico del titolare.

È stata una tristissima, seppure necessaria, eredità. Il titolare era portato ad economizzare al massimo sulle spese di fitto e di arredamento, col risultato, a tutti ben noto, che per lo più gli uffici postelegrafonici erano — e purtroppo restano, fino a quando non si potrà provvedere — in condizioni, ho detto, deplorabili.

La legge 25 luglio 1952, n. 1210, che intese provvedere a tale stato di cose mettendo a disposizione la somma di 8 miliardi di lire, ripartita in cinque esercizi, è impari al suo compito: con essa si è provveduto appena alla costruzione di 286 edifici, compresi i 90 che sono in programma in questo esercizio che è l'ultimo, e assorbono i residui stanziamenti.

Oggi la situazione si presenta in questi termini: su 11.459 uffici, appena 314 sono di proprietà dell'amministrazione. Per tutti gli altri 11.145 si provvede, per ora, mediante l'affitto di vecchi edifici che erano in uso alle ricevitorie e che si trovano nelle condizioni suddescritte.

Si tratta, è vero, di vecchi canoni e si spende relativamente poco — 664 milioni in tutto — ma, a parte il continuo maggiorarsi dei canoni, ogni giorno si è sotto la pressione di un triplice, urgentissimo stimolo: quello del proprietario che vuole la liberazione dell'immobile; del pubblico che fino a ieri, magari, tollerava e stava zitto e che oggi mormora e protesta; del servizio, che esige la maggiore dilatazione e proprietà dei locali, anche per evidenti ragioni di igiene, di dignità e di prestigio. Di fronte a questa così seria e pressante situazione, mi propongo di presentare al Parlamento concrete proposte che, partendo dall'accennata legge 25 luglio 1952, ormai al declino, ne proroghi la data e ne dilati congruamente la portata, facendo il possibile perché i tempi siano debitamente prevenuti con interventi e operazioni che potranno poi gradualmente estinguersi nelle previsioni ordinarie e non ordinarie del bilancio. E veniamo ad un altro problema doloroso e pesante, quello delle case e degli alloggi. Esso si inquadra nel più vasto problema edilizio che affligge il nostro paese e che rappresenta la tragedia delle categorie a reddito fisso, specie quando il servizio imponga di ricorrere ai trasferimenti.

Il problema — è bene dirlo e ripeterlo — non consiste, come purtroppo molti amano credere e con soverchia faciloneria affermare, nella mancanza e deficienza di case e di alloggi. Dati i tempi e le circostanze, date le nostre condizioni sociali, finanziarie ed economiche, di case, anzi — non si ritenga l'affermazione ereticale — ce ne sono forse troppe. Esse, invece, costano troppo e sono, quindi, male distribuite. La povera gente non ce la fa, l'operaio e l'impiegato non ci arrivano. La coesistenza, che si è andata determinando nel nostro paese, dei due opposti e diversi mercati edilizi, chiusi e non comunicanti fra loro, quello bloccato ormai da 18 anni e l'altro libero che ci delizia con toni e prezzi assolutamente inaccessibili e iugulatori, ha reso durissimo il problema della casa e quasi insolubile quello dei trasferimenti. Spesso troviamo, è vero, otto persone in due stanze, ma più spesso troviamo, anche a causa del blocco, due persone in otto amplissime stanze. Prima della guerra il nostro settore edilizio era

abbastanza ordinato: si aveva la densità delle nazioni più progredite, della Svizzera e della Germania (1,30-1,35 per vano). La guerra ci portò, è vero, le sue distruzioni, ma possiamo dire che si è quasi tutto ricostruito in Italia a tempo di primato. Non basta; in Italia, oltre che ricostruire, si è costruito come in nessuna altra nazione in Europa e hanno costruito tutti, enti e privati, con danaro e con intenti di speculazione e con danaro dello Stato e anche dei diversi Ministeri, coi bilanci presenti e con quelli futuri, a pagamento differito.

Proprio pochi mesi fa il nuovo catasto urbano ci ha rivelato, documentandola, la esistenza di undici milioni, 344 mila 350 unità immobiliari moderne con 35 milioni 600 mila vani utili per la sola popolazione urbana calcolata in 28 milioni, restando per quella rurale ulteriori quattro milioni e 400 mila case rurali. Orbene, in questo quadro e di fronte a queste circostanze, molto lodevolmente le amministrazioni pubbliche si sono messe loro stesse ad edificare ed a costruire, per prevenire in qualche modo lo sblocco degli affitti e rendere possibili i trasferimenti. La iniziativa è lodevole — ho detto — ma si deve sempre trattare, mi preme osservare, di edifici riferiti e legati a ragioni di ufficio e di servizio e come tali consigliati e giustificati. Opererebbero, altrimenti, come intralcio e impedimento al servizio e al trasferimento. Come cittadini e come privati — è evidente — valgono e devono valere, anche per i nostri dipendenti, le leggi e le provvidenze comuni. In queste iniziative la nostra amministrazione è rimasta, può dirsi, alla coda, di fronte ad altre numerose categorie e ad altre amministrazioni, ed ha provveduto ad un numero quanto mai esiguo di abitazioni, per appena il 2-3 per cento del nostro personale, mentre, ad esempio, le ferrovie vi hanno provveduto per il 34 per cento.

La consistenza patrimoniale delle case economiche postelegrafoniche è costituita appena da 75 fabbricati di vecchia costruzione in 31 sedi del territorio nazionale, comprendenti 1.758 alloggi, quattro quinti dei quali richiedono riparazioni e lavori che importeranno circa 300 milioni. Abbiamo poi 38 fabbricati di nuova costruzione in 27 sedi, per complessivi 615 alloggi assegnati o in corso di assegnazione.

Tutto questo per una massa di ben 110 mila dipendenti.

Mi propongo perciò di affrontare il problema in tutta la sua ampiezza e profondità, insistendo sopra un disegno di legge, già

ricordato al Senato e che ora si trova all'esame del Tesoro. Esso prevede la costruzione di 25 mila alloggi, con un totale di 100 mila vani: per il finanziamento (si prevedono 25 miliardi) non si chiederebbero nuovi oneri allo Stato. Ci basterebbe di poter utilizzare per cinque anni, salvo rimborso, una parte degli aumenti che ogni anno si realizzano nei versamenti dell'amministrazione alla Cassa depositi e prestiti.

Dopo la parte edilizia sarà bene toccare quella, diciamo così, di ordine strumentale, riguardante l'attrezzatura, in genere, degli uffici e il loro potenziamento strumentale. Per risparmio di tempo mi limito a quanto si riferisce ad un punto toccato da vari oratori (gli onorevoli Colitto, Barbieri, Chiaravello) oltre che dal relatore: la meccanizzazione e la motorizzazione dei servizi.

La meccanizzazione razionale dei servizi, intesa ad ottenere una maggiore produttività e ad eliminare le operazioni manuali, lente, spesso indecorose, pesanti o addirittura pericolose, deve essere applicata su scala sempre più vasta, facendo anche tesoro delle esperienze dei paesi tecnicamente più attrezzati e guadagnando il tempo perduto.

Siamo appena agli inizi: nei servizi attivi principali sono in funzione appena 370 boltratrici elettriche e 418 a mano: si deve dotarne tutti gli uffici principali. Le bilance automatiche con quadro tariffario negli uffici pacchi sono appena 2 mila, sono in funzione solo dieci macchine Hasler F. 88 per l'accettazione meccanica delle raccomandate ed altrettante per la francatura in conti di credito. Questa non può chiamarsi meccanizzazione.

È da tempo in funzione il centro meccanografico per la contabilità dei libretti di risparmio al portatore ma, per quanto concerne i libretti nominativi, la contabilizzazione meccanica deve essere prontamente estesa a tutti i libretti.

Solo nei più importanti uffici di ferrovia sono in servizio sollevatori di pesi e carrelli-trattori elettrici: occorre diffonderne largamente l'uso onde accelerare lo smistamento degli oggetti di corrispondenza e dei pacchi.

Gli uffici dovranno essere dotati di pratiche ed igieniche scaffalature metalliche, di schedari perfezionati e si dovrà vedere come adottare la fotoriproduzione dei documenti di archivio e della documentazione di riserva.

In fatto di meccanizzazione dobbiamo quindi uscire dalla fase iniziale e sperimentale e passare alla utilizzazione più celere degli strumenti più progrediti.

Anche in fatto di motorizzazione ci si va, è vero, attrezzando, ma non troppo rapidamente. Non è più possibile, nelle grandi città, che smaltiscono oltre la metà di tutto il traffico nazionale, prescindere da una confacevole attrezzatura. Si è già su questa via: nelle maggiori città (Milano, Verona, Roma, Napoli, Bari e Palermo) sono già costituiti i centri regionali automezzi, articolati in sottocentri nelle sedi minori, con annesse officine di riparazione e di manutenzione, al fine di assumere in misura sempre più notevole la gestione diretta del servizio di trasporto postale urbano.

Per ora la consistenza del parco automobilistico postelegrafico è ancora troppo esigua rispetto alle esigenze: abbiamo, è vero, in dotazione un migliaio circa di automezzi in discrete condizioni, ma le esigenze sono molto pressanti e maggiori: si dovrà puntare alla formazione di un parco rispondente alle necessità e alle dimensioni del servizio, secondo un piano scaglionato nel tempo e nello spazio, ben distinto e ben distribuito per dimensioni e per tipo, che parta dalla bicicletta e dal motorfurgone e arrivi all'automezzo vero e proprio, con disegno, con criteri, con insegne il più possibile uniformi, ben distinti e ben distinguibili, secondo la natura dei trasporti e la natura delle località di impiego, tenendo conto che anche le automobili cosiddette « di servizio » devono appunto rispondere a dette esigenze ed a tale disciplina.

Per concludere questa parte riguardante stabilimenti e attrezzature, voglio accennare a quanto, spesso, viaggiando, viene da rilevare e constatare in ordine al nostro servizio presso le stazioni ferroviarie.

Anche qui i nostri stabilimenti risultano purtroppo saturati ed incapaci, ormai, di fronteggiare il continuo incremento dei servizi. In alcune città si è addirittura già in fase di crisi e sarà necessario che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato e quella delle poste e telecomunicazioni si intendano sul da farsi con grande spirito di comprensione, sia in ordine al problema degli stabilimenti postali nell'ambito ferroviario, sia in quello del necessario rinnovamento e potenziamento del materiale rotabile adibito al servizio postale.

L'età media degli ambulanti postali va al di là del compatibile e troppi veicoli sono ancora di modello antiquato e così vetusti da preoccupare seriamente, anche per la protezione del personale in caso di incidenti ferroviari. Vi sono ancora in esercizio non pochi carri merci attrezzati in fretta ad ambu-

lanti postali durante la guerra e nell'immediato dopoguerra, quando il parco ferroviario era depauperato dalle forti distruzioni belliche: si pensi che esiste ancora una carrozza in servizio da oltre cinquanta anni, che ve ne sono 123 in servizio da oltre 40 anni e 137 in servizio da oltre 30 anni.

Nell'ultimo quinquennio, extra convenzione ed a spese dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, le ferrovie dello Stato hanno progettato e fatto costruire appena 50 ambulanti postali: tutto il parco è vecchio e usurato, né sono stati operati i necessari aggiornamenti richiesti dalla vigente convenzione, in virtù della quale, peraltro, l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni ha regolarmente versato i canoni previsti a tale titolo.

Si sta esaminando la possibilità di potenziare i servizi delle poste e telecomunicazioni in modo da eliminare o ridurre ogni intralcio nell'andamento dei servizi ferroviari, considerando anche la possibilità di istituire almeno una coppia di treni esclusivamente adibita al servizio postale, sia per rendere più celere il trasporto ed il recapito degli oggetti postali, sia per decongestionare il servizio ordinario di ferrovia e ingombrare meno. A tale scopo sono già stati avviati contatti con il Ministero dei trasporti, al fine di risolvere, con reciproco vantaggio, i complessi problemi inerenti al servizio di trasporto degli effetti postali.

Tutto quanto ho esposto finora importa una precisa, pratica e responsabile impostazione che inserisca i necessari piani di sviluppo in un bilancio di anticipazione e di spesa che mi riservo e mi propongo di prospettare in termini concreti e che in parte sono venuto adombrando.

Non si potrà operare, è evidente, coi semplici mezzi ordinari di bilancio, ma questi devono permettere e consentire di concepire il programma e di assorbirne, nel tempo, le spese secondo il piano di dilatazione e di sviluppo che qualche oratore ha ricordato e che passa, generalmente, come riflesso delle note previsioni del piano Vanoni.

In questo quadro si presenta e matura la cosiddetta riforma dell'amministrazione, che ormai incombe come dovere ed impegno ed alla quale hanno fatto riferimento, più o meno, i diversi oratori intervenuti nella discussione, dall'onorevole Bima all'onorevole Scalia, dall'onorevole Barbieri all'onorevole Gaspari.

Vale la pena di ricordare come l'attuale ordinamento risalga a circa 30 anni fa, e cioè a quando si ebbe la cessione dei telefoni a

servizio urbano all'industria privata e la riunificazione dei servizi elettrici a quelli postali. Nacque allora l'amministrazione delle poste e dei telegrafi, con una direzione generale articolata in servizi centrali, a seconda della branca di attività.

Nel quadro della direzione generale unica fu, così, istituita l'azienda di Stato per i servizi telefonici, per i servizi interurbani non in concessione, e successivamente, pochi anni or sono, nel 1948, fu istituito l'ispettorato generale delle telecomunicazioni, organo tecnico coordinatore dei servizi telegrafici, telefonici e radioelettrici, funzionante con poteri delegati nel quadro, esso pure, della direzione generale.

Tale è l'ordinamento attuale, che per altro ha rivelato e rivela tali deficienze e lacune, insufficienze e difetti, da reclamare un pronto riordinamento che tenga conto e tragga norma dalle laboriose esperienze degli ultimi decenni e faccia tesoro degli studi e delle proposte che sono andate facendo le varie commissioni che si sono succedute dal 1946 ad oggi.

Anche il legislatore in occasione della legge-delega ebbe a porsi il problema, prevedendo e consentendo, per altro, per detta riforma, termini piuttosto larghi e differiti a tutto il 1956. La logica, però, impone di non tenere conto e di non trarre profitto da tale larghissimo termine, dato che, in gran parte, da tale riforma e dai criteri che dovranno presiedervi sarà per dipendere in buona parte l'adozione delle proposte e dei provvedimenti previsti dalla prima parte dell'articolo 9 della legge-delega, riguardanti il personale, il suo impiego e il suo inquadramento, nonché il suo stato giuridico con relativo riordinamento delle carriere.

La riforma, difatti — dice il legislatore — deve ispirarsi alle nuove esigenze dei servizi ed ai nuovi principi organizzativi che l'esperienza consiglia, allo scopo di realizzare il loro ammodernamento, sulla base dei perfezionamenti tecnici e dei criteri industriali acquisiti nel campo dei servizi postali e delle telecomunicazioni.

In ubbidienza a questi principi ed a questo indirizzo del Parlamento, sono lieto di potere annunciare — e così rispondo alle legittime attese delle quali si è fatto interprete lo stesso relatore — che nei prossimi giorni saranno presentate all'esame del Tesoro le proposte per detta riforma amministrativa, che si ispireranno, ho detto, alle direttive espresse dal legislatore: massima distinzione ed autonomia delle varie branche responsabili

dei servizi più essenziali, nel quadro della grande amministrazione alla quale confluiscono; semplificazione e decentramento dei servizi; celerità delle procedure. Il tutto farà capo al ministro, tramite un organo qualificato, fornito dei necessari poteri di iniziativa, di stimolo e di controllo, nel più assoluto rispetto della competenza e della responsabilità dei preposti alle singole branche. Si dovrà realizzare l'unità dell'amministrazione, nella molteplicità e nella autonomia dei servizi, con collegamenti periferici e coordinamento al vertice.

In questa sede ed in questo momento non ritengo necessario dire di più, dal momento che il progetto e le proposte, passati al vaglio del Tesoro, dovranno essere trasmessi, per il più dettagliato esame d'ordine tecnico e burocratico, al ministro per la riforma ed al Comitato interparlamentare, dove il Parlamento potrà vedere e riscontrare come siano stati rispettati, osservati e realizzati i principi ed i criteri che — come ho detto — esso ebbe a dettare ed a imporre.

Nella riforma amministrativa si inquadra — è naturale — tutta la materia riguardante il personale, dai quadri superiori ai più umili dipendenti, sia per quanto riguarda il reclutamento e la preparazione professionale, sia per quanto concerne la revisione dello stato giuridico ed il riordinamento delle carriere di cui è parola all'articolo 9 della legge-delega.

Il nostro proposito e programma, rivolti ad incrementare il più possibile la meccanizzazione e la motorizzazione di tutti i nostri servizi, e le particolari esigenze tecniche di alcuni di essi, specialmente per quanto riguarda il ramo delle telecomunicazioni, consigliano ed impongono di curare al massimo la qualificazione e la specializzazione del nostro personale, a cominciare dal primo ingaggio, orientando verso tali obiettivi i programmi dei futuri concorsi e curando il perfezionamento professionale dei quadri oggi in attività di servizio.

Chiunque aspiri ad entrare nell'amministrazione deve incontrare fin dai primi passi un ambiente accogliente che ne curi la formazione e la preparazione professionale. Sarà un breve tirocinio che consenta alle giovani reclute di apprendere quelle nozioni, sia pure elementari, che sono indispensabili per svolgere una qualsiasi mansione in seno all'amministrazione. Saranno nozioni di cultura pratica, di tratto, di galateo, di conoscenza dei termini e delle branche del servizio, che non si imparano col semplice indossare la divisa.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Non bisogna mai dimenticare che si devono loro affidare in massima parte delicate funzioni che li costituiscono pubblici ufficiali o incaricati di pubblico servizio, e che all'esercizio delle loro funzioni ed al loro comportamento è legato in gran parte il giudizio che la pubblica opinione concepisce ed emette in ordine all'attività ed al prestigio della nostra amministrazione.

Mi propongo di tornare concretamente sull'argomento e di presentare, se del caso, idonee proposte. In tale sede mi propongo di porre rimedio e fine agli inconvenienti e alle deficienze che giustamente sono state rilevate da varie parti e dallo stesso relatore, portando e piegando gli organici alle maggiori esigenze dei servizi e sempre meglio articolandoli nelle nuove e più vaste qualificazioni dei medesimi.

La constatata espansione dei compiti e la staticità degli organici hanno portato le nuove mansioni ed attività a gravare sugli stessi funzionari ed impiegati che già ne disimpegnavano altre, talora delicatissime, costringendoli, spesso, ad uno sforzo che (ho il dovere di affermarlo) merita il più alto encomio e rilievo, sia per la capacità dimostrata, sia per la disciplina e l'abnegazione con la quale tutti si sono piegati a protrazioni di orario estenuanti, come del resto è stato rilevato nel corso della discussione. Questo elogio anzi sento il dovere di tributare a tutta la grande famiglia postelegrafonica, che in questi pochi mesi ho avuto modo di seguire, di conoscere e di apprezzare per il suo caldo spirito di solidarietà e di concordia, oltre che per il suo particolare attaccamento al lavoro.

Tale superlavoro è reso anche più gravoso per la notevole « vacanza » dei ruoli, alla quale bisogna porre rimedio. Non si tratta di incuria dell'amministrazione, ma dello sfasamento tra la data in cui i posti si rendono vacanti e l'espletamento del concorso necessario per ricoprirli.

Tali vacanze verranno in parte coperte con la definizione, che mi propongo di affrettare al massimo, dei concorsi in via di espletamento, concorsi che, a giudicare anche dal volume della corrispondenza di ogni giorno, tengono in ansia e in angustia tanti giovani e tante famiglie. Come è risaputo, presso l'amministrazione postelegrafica è in corso di espletamento un concorso a 125 posti di gruppo A, del quale si sosterranno a gennaio le prove scritte; il concorso a 730 posti di gruppo B (ragionieri, periti e geometri) sta ormai avviandosi al termine: sono in corso

gli esami orali che, così si prevede, saranno portati a termine entro l'anno corrente.

Entro il prossimo mese di novembre sarà pubblicata la graduatoria dei vincitori del concorso a 1800 posti di gruppo C, mentre nello stesso termine saranno espletate le prove scritte del concorso a 64 posti di radiotelegrafista e radioelettricista.

Presso l'azienda telefonica è in via di espletamento un concorso a 31 posti di gruppo B, le cui prove scritte verranno svolte entro l'anno corrente, mentre entro il mese di novembre avranno termine le prove orali del concorso a 1154 posti di gruppo C.

Tornando ai servizi, ci troviamo subito di fronte il mondo, diciamo così, « telecomunicativo », che si apre col vecchio e venerando telegrafo.

Per quanto abbarbicato tuttora e ancorato alla posta, nel cui grembo ebbe a nascere e a prosperare, esso rappresenta, difatti, l'anticipazione e l'esordio delle telecomunicazioni, che oggi, col telefono e con la radio, vanno assumendo sviluppi sbalorditivi.

Parlando del telegrafo, dobbiamo subito rilevare lo stato di decadenza, di insufficienza e di lentezza che ne caratterizza il declinare, nonostante le sue insostituibili funzioni essenziali. Basti il dire che abbiamo più di 8 mila uffici attrezzati ancora, come all'origine, col vecchio *Morse* e che oltre 4 mila non raggiungono una media di 5 telegrammi al giorno in ricezione o trasmissione.

Il nostro traffico annuale di circa 32 milioni di telegrammi è smaltito da appena 13 grandi uffici per oltre il 45 per cento. Il resto, per circa il 35 per cento, è smaltito da meno di 400 uffici, diciamo così, di portata media, mentre i restanti 9.365 uffici minori ne trattano complessivamente appena 6 milioni e mezzo circa, e cioè, in media, 694 ciascuno l'anno, vale a dire meno di 2 al giorno.

Del resto, nella dilatazione graduale e costante di tutti i servizi, solo quelli telegrafici mostrano e accusano una certa stanchezza e restano fermi da vari anni sulla quota stazionaria dei 30-32 milioni di telegrammi di questi ultimi anni.

Questi dati e questi elementi pongono e impongono il problema di un riordinamento di tutta la materia tale da più e meglio collegare il servizio telegrafico a quello telefonico in una reciproca sostituzione e integrazione. Ci si deve liberare da attrezzature divenute sterili e pesanti, e rendere

così il telegrafo più celere e diffuso attraverso la rete fonica sempre più capillare e ricorrendo il più possibile alle teletstampanti, delle quali ha trattato con calore e competenza l'onorevole Colitto.

Per quanto concerne l'istituzione del servizio *Telex* in Italia, al quale hanno accennato lo stesso onorevole Colitto e l'onorevole Bima, desidero precisare che le prime due centrali a 100 numeri di Milano e Roma sono ormai installate e già da qualche tempo si trovano in fase di esercizio sperimentale. Alla luce di tale esperimento, che si va facendo con sistema e concezione prettamente italiana, e tenuto conto dei progressi tecnici intervenuti anche in altri Stati, l'amministrazione si riserva di procedere all'elaborazione ed all'attuazione di un più vasto piano di automatizzazione del servizio telegrafico, non solo per le necessità di enti privati, ma anche per sopperire alle esigenze delle pubbliche amministrazioni, ciò che offrirà più vaste possibilità di mercato alle industrie che producono macchine telescriventi.

Il ridimensionamento del servizio telegrafico presenta due aspetti: quello dell'ammmodernamento delle attrezzature e quello della riorganizzazione, ispirata ai nuovi criteri e principi, anche in relazione alla configurazione che dovranno, in definitiva, assumere i servizi telefonici. Abbiamo toccato, così, un tasto quanto mai delicato, e ci troviamo di fronte allo scottante problema, che incombe e preme quanto mai in termini di necessità e di urgenza, e che diede luogo ad interventi così caldi e appassionati in direzioni tanto diverse ed opposte.

Come è risaputo, il servizio telefonico è affidato, per la parte urbana, a cinque aziende private, legate allo Stato con particolari convenzioni e controllate dall'azienda telefonica di Stato, che, per conto proprio, provvede al servizio — diciamo così — a lunga distanza, quello interurbano e quello internazionale su rete nazionale.

Di queste aziende o società private, le tre operanti nello scacchiere settentrionale, la « Telve », la « Timo » e la « Stipel » sono fra loro collegate e consorziate alla « Stet », sorta per iniziativa dell'I. R. I., che detiene la grande maggioranza del capitale sociale; le altre due, la « Teti » e la « Set », operano nell'Italia centro-meridionale e sono, esse pure, legate allo Stato con la stessa convenzione, che risale al 1925.

Per quanto riguarda il servizio in gestione diretta statale, ricorderò, di sfuggita, che

l'azienda di Stato per i servizi telefonici operava nel 1925 appena su poche centinaia di circuiti (266), quasi completamente aerei; immediatamente prima della guerra era arrivata a 951 circuiti, con uno sviluppo di 280 mila chilometri circuito; ma con le distruzioni di guerra si cadeva ad appena 372 circuiti interurbani, per soli 63 mila 843 chilometri circuito.

Già nel 1950 lo sviluppo della rete telefonica statale aveva superato la consistenza prebellica, ed oggi questa è stata pressoché raddoppiata, sia come numero sia come sviluppo dei circuiti.

Analogo sviluppo ha avuto la rete sociale, passata, per la parte urbana ed interurbana, dai circa 258 mila chilometri circuito del 1925 e dagli appena 1 milione 100 mila chilometri circuito del dopoguerra agli oltre 3 milioni di chilometri circuito odierni.

Non dobbiamo eccedere in pessimismo, né troppo scomodare, come si è fatto, la Spagna, il De Amicis e il re di Prussia. Le cifre assolute sono sempre difficilmente comparabili fra i diversi paesi e nelle zone dove, più che la popolazione in senso assoluto, influiscono elementi di ordine storico e geografico, oltre che lo sviluppo, la distribuzione e la natura dei traffici e delle impostazioni industriali, la configurazione orografica, la concentrazione maggiore e minore delle popolazioni nei piccoli e nei grandi centri e via via.

Tutti questi elementi possono spostare i termini del fenomeno sotto l'aspetto quantitativo e qualitativo dei vari servizi e della loro densità. È così che la densità telefonica nazionale in un paese così diverso e con una popolazione prevalentemente rurale e distribuita nelle campagne e in centri relativamente piccoli, si è mantenuta piuttosto bassa e si è andata sviluppando con una certa lentezza, dandoci, ad esempio, una densità del 7 per cento circa nell'Italia settentrionale, che diventa del 4,6 per cento nell'Italia centrale, per discendere a 1,5 per cento nell'Italia meridionale.

La densità generale, per altro, si va gradualmente intensificando (nel triennio 1953-55 sono stati effettuati 300 mila allacciamenti in più del preventivato): si è arrivati oggi alla densità del 4,2 per cento, non comparabile, certo, con quella di paesi più piccoli e più ricchi, che non soffersero la guerra, ma in marcia verso quella francese, che è al 6,4 per cento.

Il numero degli abbonati si è più che quadruplicato dal 1939-40, quello delle conversazioni interurbane quintuplicato, quello

delle conversazioni internazionali triplicato. Per citare delle cifre, si pensi che il traffico telefonico interurbano è passato dai 17 milioni circa di unità di conversazioni interurbane dell'esercizio 1949-50 ai quasi 31 milioni di unità dell'esercizio 1953-54, mentre il numero degli abbonati è passato da 872 mila 122 dell'esercizio 1949-50 a 1 milione 800 mila alla data del 30 settembre scorso.

Il telefono, che per la generazione precedente era, può dirsi, elemento eccezionale o di lusso, deve essere rapidamente diffuso entrando a far parte del corredo ordinario non solo dell'azienda e dell'impresa, ma di qualsiasi comunità, direi quasi di qualsiasi famiglia, a cominciare dalle zone più lontane e disperse, collinari e montane, indice e mezzo di elevazione, di civiltà e di progresso.

Sono state elevate anche in quest'aula legittime critiche e lagnanze, alle quali volentieri mi associo, mentre, per altro, ho il piacere di annunciare accorgimenti e rimedi che saranno prossimamente adottati e ci porranno definitivamente in grado di vincere gli ostacoli che oggi si frappongono ad un servizio celere e spedito.

È vero: telefonare oggi in molti casi è un vero e proprio tormento e un esercizio di pazienza, oltre che una perdita dolorosissima di tempo. V'è perfino che dubita, talora, della necessaria riservatezza del colloquio telefonico, senza rilevare il fatto, molto grave, che per ottenere in tempo una comunicazione necessaria, non di rado l'utente è costretto a chiedere l'« urgente » o l'« urgentissima », pagando quindi due o tre volte la tariffa normale.

La situazione e lo sviluppo degli impianti, quali sono andato rilevando, sono certamente meritevoli di riconoscimento e denotano gli sforzi compiuti nel dopoguerra: non sono però affatto sufficienti e soddisfacenti in rapporto alle sempre maggiori esigenze e alle crescenti necessità del traffico e dei servizi.

V'è chi se la prende con le società, chi con il Governo, chi spesso con il personale e con le povere signorine, che fanno esercizio di pazienza certolina e compiono sforzi eroici, meritevoli — sento il dovere di riconoscerlo — del più alto ed incondizionato encomio.

La ragione vera sta in quanto ho già rilevato, e cioè che le linee e gli impianti si sono, è vero, duplicati, ma le richieste, le conversazioni, i servizi, si sono nello stesso tempo quadruplicati. Devo anzi aggiungere di più: se la qualità ottima dei nostri nuovi impianti non avesse in parte riparato alle insufficienze quantitative, avremmo avuto, specialmente in talune zone e su talune linee, l'ingolfo e la

paralisi. Metto nel catalogo di questi elementi qualitativi gli accorgimenti tecnici ai quali si è fatto ricorso ed appello. Basti pensare all'automatizzazione, che ha raggiunto in Italia la sua più alta espressione (ci precede appena la Svizzera) e che fra poco sarà addirittura generalizzata. Oggi, difatti, l'automatizzazione in Italia è già estesa per il 94 per cento, mentre negli Stati Uniti, ad esempio, è appena del 77,6 per cento, in Inghilterra del 73,3 per cento ed in Francia del 64,6 per cento.

Si pensi anche alla teleselezione, già in atto in vaste zone del Piemonte, della Lombardia, della Liguria, della Toscana, del Lazio ed in alcune relazioni interurbane del Veneto, dell'Emilia e delle Marche. Essa è in pieno sviluppo e sono in corso di ultimazione importanti lavori per la sua applicazione in tutta la Valtellina, nell'intera provincia di Verona, in larga parte della regione Abruzzi e Molise e nella Campania.

Tali perfezionamenti in funzione di accorgimenti tecnici hanno contribuito ad alleggerire la pesante situazione, tanto che fra il 1952 ed il 1953 (ultimi dati accertati con sicurezza), pur essendo il traffico complessivo aumentato del 63 per cento, le conversazioni urgenti ed urgentissime sono diminuite rispettivamente dell'8 e del 24 per cento: indice certo che il servizio ordinario è andato migliorando.

Ho accennato ad un rimedio radicale che sarà fra poco adottato: mi riferisco ai cavi coassiali. Mediante questo complesso impianto di reti e di cavi, che percorrono l'Italia per circa 3.700 chilometri e che raggiungeranno i 4.600 chilometri, avremo la possibilità — assicurano i tecnici — di decuplicare i nostri circuiti, ciò che renderà sciolto e sollecito il servizio, capovolgendo addirittura il fenomeno oggi rilevato e lamentato.

Nel quadro di questo sviluppo di reti e di circuiti si potranno allargare, quanto più capillarmente possibile, come mi propongo, i nostri collegamenti, proseguendo e intensificando il cammino intrapreso.

Ultimato nel 1952 l'allacciamento di tutti i comuni, con una spesa di circa 2 miliardi a carico dello Stato e dotando del servizio telefonico i 1.520 che ne risultavano ancora sprovvisti, fu iniziato nel 1953, in base alla legge n. 2529 dell'11 dicembre 1952 (modificata poi dalla legge n. 1123 del 22 novembre 1954), il collegamento delle frazioni e cioè di quei nuclei abitati che avessero una popolazione superiore ai mille abitanti o che, avendo

una popolazione compresa fra i mille e i cinquecento abitanti, distassero più di cinque chilometri dal più vicino posto telefonico pubblico, oltre che a nuclei anche inferiori che si trovassero in particolari condizioni di quota o di lontananza.

Si è su tale cammino: in base alla legge accennata, vi erano in Italia circa 5.500 frazioni con diritto all'impianto del telefono a totale carico dello Stato, mentre altre 500 frazioni circa potranno fruire di un contributo del 50 per cento nelle spese di impianto. Finora oltre 1.500 allacciamenti sono stati già eseguiti e circa 1.000 saranno effettuati nel corso del presente esercizio finanziario. Rimarranno fuori 3.500 collegamenti, che importeranno la spesa complessiva di oltre cinque miliardi, per i quali si dovrà prorogare e dotare ulteriormente la legge che col corrente esercizio viene a scadere.

In tale sede mi propongo di prospettare al Parlamento la necessità di collegamenti telefonici anche più capillari ed intensi, puntando verso località, specie di collina e montagna, che, pur non avendo i requisiti voluti dalle leggi oggi in vigore, ne meritano tutti i benefici per evidenti ragioni di ordine sociale e politico. Ritengo necessario provvedere nei termini più celeri di tempo e senza alcun sacrificio delle popolazioni povere e disperse, specialmente, ho detto, nei comuni montani e collinari. Di collegamenti hanno più bisogno i lontani che i vicini e nessuna creatura umana deve essere condannata all'isolamento ed alla segregazione dal consorzio civile.

Da un primo sommario esame che mi sono permesso di disporre in queste ultime settimane, si può ritenere che complessivamente in tutto il territorio nazionale tali località salgano a circa 15 mila e che l'onere complessivo per l'intero programma di tali collegamenti telefonici possa esigere una spesa dell'ordine di grandezza di circa 25-27 miliardi. Mi riservo di far completare gli studi e di proporre al Parlamento i modi, i tempi ed i mezzi di realizzazione del programma in precise, concrete proposte.

Non posso lasciare questa parte riguardante i telefoni senza toccare una questione che è particolarmente presente e pressante, quella riguardante l'esercizio delle linee e del servizio. Ne hanno parlato largamente vari oratori, dall'onorevole Bima all'onorevole Chiaramello, dall'onorevole Scalia all'onorevole Mancini, dall'onorevole Gaspari all'onorevole Cerreti, sostenendo, è vero, tesi diverse ed opposte, ma ispirandosi tutti, con

amore e con zelo, all'interesse preminente del servizio e del paese.

Siamo oggi, può dirsi, in una posizione quasi di inerzia: le convenzioni stipulate nel 1925, mentre (articolo 2) prevedevano espressamente che le concessioni non avessero scadenza, attribuivano allo Stato (articolo 7) la facoltà di procedere al loro riscatto dopo 30 anni dalla data di stipulazione, col semplice preavviso di un anno.

Non v'è dubbio che si debba al più presto, e subito, uscire da questa mortificante situazione di provvisorietà che, lasciando incerti e scoperti i rapporti, paralizza qualsiasi seria programmazione rivolta verso il futuro, in un momento particolarmente delicato che impone, come abbiamo visto, il massimo potenziamento dei servizi, il più efficiente sviluppo della rete e la maggiore possibile dilatazione e utilizzazione dei circuiti.

Il Governo intende affrontare decisamente le responsabilità che il complesso problema importa ed impone, senza tentennamenti e senza preclusioni di sorta. La peggiore soluzione è di non prenderne alcuna.

Saranno spassionatamente esaminate e discusse tutte le ipotesi e tutte le soluzioni possibili, quali quelle prospettate in questa aula dagli onorevoli Bima, Chiaramello, Scalia, Mancini e Gaspari, ed altre ancora se ve ne fossero, senza esclusione di alcuna e con l'unica preoccupazione di assicurare al paese il servizio più efficiente e diffuso al prezzo minore ed alle migliori condizioni.

In questo senso e con tali intenti di esame e di studio, posso accettare come raccomandazione tutti gli ordini del giorno che, senza toccare o turbare la competenza del potere esecutivo in ordine agli atti amministrativi, riaffermino e ribadiscano il diritto al più ampio e incondizionato sindacato da parte del Parlamento.

Senza fare anticipazioni, che non sarebbero, ho già detto in altra occasione, di buon gusto, ho il dovere di confermare come il Governo annetta al problema la più grande importanza e ne senta tutta l'urgenza e la indilazionabilità.

Nazionalizzazione? Irizzazione? Modificazione delle convenzioni? Certo è che, in qualsiasi caso, non potrà parlarsi di proroga *sic et simpliciter*, come qualcuno si è espresso, delle attuali convenzioni.

Lo vedremo prossimamente in sede competente (così si sono espressi gli oratori intervenuti), traendo luce e consiglio dall'esperienza e ispirando le nostre decisioni — devo ripeterlo — al rendimento massimo e alla mas-

sima economia del servizio, nel suo sviluppo e nel suo incremento più pratico e concreto: e il Parlamento, naturalmente, avrà modo di esprimersi con piena informazione e con perfetta cognizione di causa.

E torniamo ai servizi. Un altro settore di grandi servizi in concessione, tecnicamente connesso con quello telefonico, è quello della radiodiffusione. L'uno e l'altro, abbiamo osservato, troveranno nella rete coassiale il mezzo tecnico più imponente di diffusione e di sviluppo, che ha permesso e meglio permetterà all'Italia di provvedere all'espletamento del traffico internazionale fra tutti i paesi di Europa da un lato e quelli del bacino del Mediterraneo e del medio oriente dall'altro, dispensandoli dal pensare ad altre vie per l'instradamento dei propri traffici. Con questo mezzo potente l'Italia si è posta in grado di assolvere la sua alta funzione di potenza mediterranea che la costituisce ponte proteso fra l'Europa continentale, l'Africa e il levante e centro di un vasto e complesso sistema di collegamenti tra le nazioni europee e quelle del bacino mediterraneo, offrendo agli stranieri una rete nazionale efficiente e pronta a convogliare il loro transito in virtù, appunto, dei cavi coassiali, che corrono lungo le due grandi direttrici tirrenica ed adriatica e la trasversale padana.

A tale scopo sono in corso di attuazione i seguenti impianti, che ci consentiranno di richiamare e di irradiare le comunicazioni sulle più diverse direttrici: un ponte radio Italia-Grecia-Turchia; un cavo coassiale Italia-Svizzera; un cavo coassiale Italia-Francia; un ponte radio Italia-Tunisia; un cavo sottomarino Sicilia-Pantelleria-Tunisia; un ponte radio Francia-Corsica-Sardegna-Algeria.

Sono altresì in corso esperimenti di propagazione per la realizzazione di un ponte-radio tra la Sardegna, l'isola di Minorca e la Spagna.

Tali impianti verranno ad integrare ed a rendere più efficienti gli esistenti collegamenti con l'Austria, la Francia, la Svizzera e la Jugoslavia e contribuiranno, in grande misura, a dare all'umanità un mezzo che, annullando le distanze, vuole essere elemento di solidarietà e di progresso civile tra tutti i popoli.

Un aspetto precorritore e quanto mai interessante del problema si ha nell'ormai acquisito collegamento delle reti europee di televisione (eurovisione), che permette la trasmissione delle immagini da Roma a Londra, attraverso una sequenza di cavi e ponti radio, con conversioni e riconversioni nei diversi *standard* usati nei vari paesi.

Applicazione importante di tale collegamento, già del resto sperimentato, si avrà nel prossimo inverno con le olimpiadi di Cortina d'Ampezzo, dove oltre alla ripresa esterna si potrà provvedere alla produzione di film sonori a 16 millimetri e dove sarà realizzato uno dei più potenti collegamenti a micro-onde attraverso montagne altissime coperte di neve, proscenio imponente e superbo delle prossime manifestazioni.

Tutte le nazioni partecipanti alle olimpiadi riceveranno o i programmi in ripresa diretta trasmessi in eurovisione, o le pellicole contenenti la ripresa filmata dei principali avvenimenti, che saranno immediatamente radiodiffusi, oltre che in Europa, anche in Africa e in Asia, mentre le grandi linee telefoniche e telegrafiche porteranno i resoconti di tali avvenimenti, nello stesso istante in cui si verificheranno, a Tokio ed a New York, nel Canada ed in Australia, e dovunque l'uomo abbia posto un qualsiasi mezzo idoneo alla ricezione od alla trasmissione di notizie attraverso l'etere e lo spazio, per filo o per radio, costituendo un ponte ideale tra gli uomini di origine e di idiomi tanto diversi, di razze, di civiltà e di concezioni tanto varie e lontane.

Continuando circa la radiotelevisione, si sta intensificando il coordinamento più perfetto fra le reti in servizio diretto e in concessione anche per i servizi radiofonici e televisivi, ciò che ha reso possibile il grandioso piano di espansione della rete radiofonica e televisiva che, precorrendo l'entrata in funzione dei cavi coassiali e superando di gran lunga gli impegni assunti con la convenzione del 1952, permetterà entro l'anno prossimo — lo devo confermare anche per togliere i dubbi che si sono qua o là manifestati — non solo di portare la televisione in tutta Italia, compresa la Sardegna, ma altresì di assicurare la ricezione dei tre programmi radiofonici in tutte le zone nelle quali finora, per la conformazione orografica del nostro paese, il servizio non era completo.

Oggi la « Rai » ha il maggior numero di stazioni di radiodiffusione ad onda media fra tutte le nazioni d'Europa, mentre per la modulazione di frequenza e la televisione l'Italia è preceduta solo dalla Germania, la quale, per altro, dispone di una rete di gran lunga inferiore di trasmettitori a onda media.

Lo sviluppo della rete è sempre in corso di completamento: entro il 1956 i trasmettitori televisivi passeranno in Italia dagli attuali 12 a 90 e quelli radiofonici a media

frequenza dai 45 attuali a circa 150, mentre si completerà a Roma il complesso degli « studi » di piazzale Clodio, che sarà il più moderno e completo d'Europa, con una capacità potenziale di produrre e smistare da solo fino a tre programmi contemporaneamente.

Dovrei, a questo punto, inserire ed aggiungere alle informazioni di ordine tecnico talune osservazioni, diciamo così, di ordine politico, per rispondere alle lagnanze ed alle critiche che da qualche settore (se ne è fatto caldo interprete specialmente l'onorevole Cerreti) sono state mosse contro le cosiddette « parzialità » e contro le deficienze dei programmi e delle trasmissioni.

È un tema obbligato, a termini ed a tempi ricorrenti, che denota spesso posizioni di ordine soggettivo e parte da considerazioni ispirate da obiettività — mi si permetta il bisticcio — troppo soggettive.

È facile, onorevole Cerreti, cadere vittima di errori di prospettiva. A parte le prevenzioni che talora, anche in buona fede, si finisce con l'accettare e avvalorare, avviene spesso che si veda proiettata nel fosso di sinistra o di destra l'ombra di chi pur cerchi di battere il centro della rotta, a seconda che lo si guardi da destra o da sinistra.

Non escludo che, parlando molto — e moltissimo parla la radio che, coi diversi programmi, arriva, forse, a chiacchierare per cinquanta ore al giorno — non si parli talora in tono più basso, meno armonico o meno gradito: mi meraviglierebbe piuttosto il contrario.

Io stesso, anzi, ho avuto modo di fare e di muovere talora critiche e proposte, riserve e rilievi anche del genere, taluni, di quelli sollevati qui dentro (magari per ragioni e con moventi opposti); ma dico solo che, senza intendere con questo farmi difensore d'ufficio dei programmi televisivi, ad accontentare tutti, specie quando siamo in tanti, è fatica improba ed estrema.

Recentemente, proprio pochi giorni fa, a caso, persona amica di altra nazionalità che muoveva le stesse critiche alla radio del proprio paese (tutto il mondo è paese!) ebbe a dirmi filosoficamente: « Ogni viaggiatore deve andare alla stazione all'ora giusta per prendere il proprio treno, altrimenti, nell'attesa, sbuffa e muore di noia e d'inedia ogni volta che passi un treno merci o un treno qualsiasi in direzione diversa ed opposta a quello che attende ».

Così è per la radio, e beati i popoli — si potrebbe aggiungere — che come l'Italia

hanno la libertà di passare anche sulle stazioni estere (non parlo, s'intende, di Praga), con la fortuna di sentire nel proprio idioma trasmissioni perfettamente oggettive e serene, onorevole Cerreti, e tali da non lasciar tollerare poi l'importuno inserirsi, a riverbero ed a risposta, della radio italiana.

Tuttavia, per quanto mi compete, intendo e mi propongo di prendere personalmente in esame quanto anche su questo servizio venga osservato in maniera seria, obiettiva e documentata, specie se provenga dalla nota Commissione parlamentare di vigilanza della quale fanno parte membri così qualificati di tutti i settori della Camera e del Senato ed alla cui segreteria vengono ogni giorno trasmessi i testi di tutte le trasmissioni e di tutti i notiziari.

Per esaurire il tema delle telecomunicazioni, dovrei accennare ai collegamenti telegrafici, telefonici e radioelettrici, che, sulle grandi direttrici di traffico e di transito internazionali, attraverso cavi sottomarini o reti aeree, ci legano al mondo, a cominciare da quelli gestiti in concessione dall'*Italcable*.

Ma non voglio abusare. Dirò solo che la nostra rete cablografica e radiotelegrafica ci ha consentito di collegarci direttamente con le Americhe, senza ingente esborso di valuta pregiata che prima si aveva. Col servizio radio stampa ci colleghiamo in telescrivente, effettuando anche lanci circolari di notizie destinate ad essere captate da agenzie di stampa italiane ed estere e dalle navi in navigazione, captando noi stessi emissioni estere per conto di giornali ed agenzie, e inserendoci nel ponte radio fra gli Stati Uniti e l'Europa settentrionale e nel collegamento bilaterale Stati Uniti-India, con rigenerazioni di segnali a Roma.

Accenniamo infine, e terminiamo, al servizio radio marittimo, che collega le navi su qualunque mare del mondo alle stazioni costiere ed oggi, con l'entrata in funzione del Centro radioelettrico nazionale, anche con gli abbonati singoli della rete telefonica nazionale. Questo servizio, come è noto, è esercitato in concessione dalla « Sirm » e dalla « Telemar »; sarà interessante ricordare in quest'aula il primo concessionario, Guglielmo Marconi, con il quale l'amministrazione postelegrafonica stipulò apposite convenzioni.

In fatto di collegamenti radio marittimi, mi è caro ricordare quelli creati ad uso dei pescatori che si avventurano nei nostri mari fra tanti rischi e pericoli: sono oggi oltre 800 i pescherecci forniti di impianti per il collegamento con le stazioni di terra per la tempe-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

stiva conoscenza del mercato del pesce e per avere consiglio circa le più opportune rotte di navigazione e di sbarco.

Tutte queste realizzazioni ed applicazioni, come tutti gli aggiornamenti più preziosi, di ordine tecnico e scientifico, sono oggetto di studio e sperimentazione silenziosa e paziente — voglio ricordarlo ed è un dovere — del nostro istituto superiore, che tanto contribuisce alla preparazione dei quadri e del nostro personale specializzato.

Esso rappresenta ed è il massimo organismo scientifico-tecnico dell'amministrazione, anzi — dobbiamo precisare — di tutta Italia, in fatto di studi elettronici e telecomunicazioni, ed ha il compito delicatissimo della formazione tecnica post-universitaria di quegli ingegneri che aspirano alla specializzazione nel settore, rilasciando diplomi di ingegnere specializzato in telecomunicazioni, validi a tutti gli effetti, e contribuendo al perfezionamento dei nostri quadri.

L'istituto dispone di laboratori attrezzati ed in via di attrezzamento mediante i più moderni mezzi di indagine e di esperienza per i più diversi rami, curando oggi, in modo particolare, il campo dei semiconduttori e dei transistori ed eseguendo le più ardite esperienze nel campo della propagazione e distanza delle onde estremamente brevi.

Ho potuto constatare, anche recentemente, al congresso colombiano di Genova, come sia attentamente seguito e quanto conosciuto ed apprezzato il nostro lavoro di indagine e di studio dagli scienziati e dai tecnici ivi convenuti da tutta l'Europa e dall'America.

Continueremo la luminosa tradizione che in questo campo ha posto l'Italia così in alto nella considerazione del mondo e, quasi a simboleggiare questa continuità, porteremo a Roma, confidiamo, il Centro radioelettrico Guglielmo Marconi. È tutto un mondo nuovo e vivente, che si muove e si rivela ogni giorno nelle forme più audaci, e si esprime in sempre più luminose conquiste, superando i vecchi schemi del tempo e dello spazio: esso partiva precisamente 60 anni fa dal villaggio di Pontecchio e da Roma nel nome, appunto, di Guglielmo Marconi.

Nel suo nome e nel suo ricordo, presente il Capo dello Stato, il Parlamento, il Governo, nella città donde era partito alla scoperta del mondo Cristoforo Colombo, si raccoglievano, ho detto, pochi giorni fa, a solenne commemorazione, scienziati, studiosi, rappresentanti provenienti da tutti i lidi, partiti da tutte le sponde. Si udirono a Genova le voci accorate di tutto il mondo, dalla terra, dal cielo, dal

mare, e sembrò che attraverso gli spazi misteriosi dell'etere si fossero aperti agli uomini le vie del cielo, negli orizzonti accesi di luminose speranze. Non era più la mitica scalata del tempo antico; sembrava piuttosto aleggiasse uno spirito nuovo sul corpo inane della carne inferma.

Ecco la nostra via, ecco la nostra meta: le comunicazioni tra gli uomini precedono sempre e condizionano, esprimono e collaudano la comunione degli spiriti; ed io sono lieto di rinnovare in quest'aula l'auspicio che, nella comunione degli spiriti, più profondamente conoscendosi e comprendendosi, si incontrino ancora e sempre la mente e il cuore degli uomini, nella luce divina ed umana del grande messaggio di fraternità universale che anima la storia ed illumina i secoli. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

La Camera,

constatato che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non ha potuto accogliere nella attuale sede tutti i servizi dipendenti ed è obbligato a mantenere molti dei suoi uffici in 17 edifici diversi;

considerando che questo stato di cose comporta un enorme disagio per i funzionari ed impiegati dipendenti dal suddetto Ministero, che si ripercuote anche sull'andamento del lavoro in quanto è umano e comprensibile che le difficoltà ambientali e logistiche influiscono sul rendimento dell'individuo,

invita il Governo

a stanziare in bilancio i fondi necessari per la costruzione di una nuova sede adeguata al decoro e a tutte le esigenze del suddetto Ministero, che aumentano progressivamente con il continuo progredire, ampliarsi e perfezionarsi dei servizi da esso dipendenti, onde riunire in un solo edificio tutti quelli attualmente distaccati o decentrati, tenendo conto che una siffatta sistemazione porrebbe tutto l'ottimo personale dirigente ed impiegatizio in condizioni di meglio lavorare e più rendere reintegrando così, con l'economia ottenuta, buona parte delle spese necessarie per la costruzione del nuovo edificio.

SPADAZZI.

La Camera,

considerato che il 31 dicembre venturo scadranno le convenzioni telefoniche stabilite fra lo Stato e le società concessionarie;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

considerato che il problema della sistemazione definitiva della rete telefonica è un problema che coinvolge questioni di principio e vuole apprezzamenti e valutazioni assai gravi e delicati;

considerato che la soluzione del rinnovo condizionato e vigilato, affacciata dal relatore del bilancio delle poste, onorevole Pintus, ha un valore puramente indicativo e non può impegnare né il Governo né il Parlamento, come del resto lo stesso relatore ha dichiarato,

invita il Governo

a non rinnovare le concessioni in via puramente amministrativa e a portare la questione, con le determinazioni governative, dinanzi al Parlamento perché questo ne possa discutere, fissando definitivi indirizzi al riguardo.

DE VITA, CAMANGI, LA MALFA, MACRELLI, PACCIARDI.

La Camera,

considerato che le concessioni delle cinque società telefoniche scadono il 31 dicembre 1955;

e che di conseguenza si sono create le condizioni per dare finalmente una moderna organizzazione ai servizi telefonici, urbani ed interurbani, la quale richiede la gestione unificata dei servizi stessi, come da parere espresso dalla speciale commissione creata presso il Ministero,

afferma:

1°) che la gestione privata non dà affidamento di provvedere allo sviluppo dei servizi con criteri atti ad assicurarne la rapida ed efficiente diffusione in tutti i centri e in tutte le zone, anche in quelle economicamente depresse;

2°) che lo Stato ha già nelle sue mani la parte più notevole degli impianti interurbani, tramite l'Azienda di Stato, e possiede inoltre attraverso l'I.R.I. una partecipazione azionaria di larga maggioranza in alcune società concessionarie,

invita il Governo

a revocare le dette concessioni e a predisporre le misure adatte per affidare la gestione di tutti i servizi telefonici ad unico Ente, a struttura industriale ed economicamente autonomo, la cui amministrazione sia sottoposta al controllo del Governo e del Parlamento, e che si avvalga della partecipazione dei lavoratori alla gestione.

CERRETI.

La Camera,

ritenendo necessario mettere il valico del Brennero in condizioni di parità con altri valichi per non creare distorsioni dannose al traffico delle merci,

invita il Governo

a dotare di servizio di telescrivente il valico stesso accogliendo il voto espresso dal comitato dei traffici del Brennero a nome di tutte le amministrazioni ed enti interessati.

VERONESI.

La Camera,

considerata la necessità di adeguare il servizio e l'organico dei portalettere agli incrementi demografici ed urbanistici dei vari centri;

rilevata la urgenza del potenziamento delle reti telefoniche urbane e dei collegamenti interurbani;

ritenuto che ad un potenziamento tecnico debba corrispondere una disponibilità di personale come richiesto dalle aumentate esigenze,

impegna il Governo:

a) provvedere all'ulteriore adeguamento del servizio postale;

b) rendere operante nel momento del rinnovo delle concessioni telefoniche l'obbligo per le società interessate di far fronte, per la parte di loro competenza, agli oneri previdenziali riguardanti coloro ai quali è dato in gestione il servizio.

CAIATI.

La Camera,

preso atto delle caratteristiche industriali del complesso dei servizi alle dipendenze del Ministero delle poste e telecomunicazioni,

fa voti

che in sede di legge delega possa realizzarsi:

a) una più larga autonomia dell'azienda delle poste e telegrafi;

b) un maggiore decentramento amministrativo;

c) un consiglio di amministrazione con poteri deliberativi, formato da rappresentanti dell'amministrazione, da rappresentanti eletti dal personale e da rappresentanti di grandi gruppi di utenti: stampa, camera di commercio, ecc.;

d) una riforma dell'ordinamento del personale postelegrafonico tutto che parta da

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

una generale riqualificazione di tutte le funzioni e mansioni attualmente demandate alle diverse categorie.

BARBIERI.

La Camera

impegna il Governo

a sospendere ogni recupero a carico dei portalettere rurali, derivante dall'applicazione del decreto presidenziale 12 maggio 1953, n. 543, rinviando ogni conguaglio alla entrata in vigore delle nuove norme, già all'esame del consiglio di amministrazione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, riguardanti la revisione generale delle zone di recapito con conseguente fissazione della effettiva durata della prestazione giornaliera di ciascun portalettere rurale.

ZANIBELLI, CALVI.

La Camera

impegna il ministro delle poste e delle telecomunicazioni ad intervenire energicamente presso la S.E.T., concessionaria telefonica, perché provveda, al più presto, ad eliminare le cause che determinano il grave e persistente disservizio telefonico esistente nella provincia di Napoli ed in tutte le altre località del Mezzogiorno e di lasciare immutate le tariffe delle comunicazioni.

DI NARDO, BOGONI.

La Camera,

considerato che il 31 dicembre 1954 è scaduto il periodo per il quale lo Stato ha rinunciato alla facoltà del riscatto delle concessioni telefoniche e che in conseguenza è urgente esaminare in tutti i suoi aspetti il problema del riassetto dei servizi telefonici;

considerato inoltre che ripetute volte il Governo, i relatori sul bilancio delle poste e telecomunicazioni, e larghi settori della Camera hanno concordato sull'opportunità di richiedere per la soluzione del problema l'intervento del Parlamento,

invita il Governo

a presentare al più presto all'esame della Camera il provvedimento legislativo attraverso il quale si intende procedere alla riorganizzazione del servizio telefonico.

MANCINI, FOA, BOGONI.

La Camera

invita il Governo

a dar corso sollecitamente alla riforma delle aziende autonome dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sulla

base delle disposizioni speciali contenute nella legge delega tenendo presente la necessità che l'attuale organizzazione venga adeguata alle crescenti esigenze dei servizi, assicurando l'autonomia ed una separata gestione di bilancio ai servizi di telecomunicazioni, che potrebbero trovare organica e razionale sistemazione nell'ambito dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

CERVONE, LOMBARI, TROISI, SAVIO
EMANUELA.

La Camera,

ritenuta la necessità di migliorare la gestione dei servizi telefonici e renderla più rispondente agli interessi degli utenti;

considerata l'opportunità di un migliore ordinamento dei servizi postali e delle telecomunicazioni;

considerata la necessità di adeguare il personale alle aumentate esigenze degli uffici e di provvedere al più presto alla revisione del trattamento economico ed alla costruzione di case per i postelegrafonici,

fa voti:

a) perché sia assicurata una gestione dei servizi telefonici adeguata alle esigenze di una nazione moderna;

b) perché siano migliorati i servizi postelegrafici, adeguando opportunamente il personale alle aumentate esigenze degli uffici;

c) perché sia al più presto provveduto alla soluzione del problema degli alloggi, nonché alla revisione delle competenze accessorie dei postelegrafonici, al riordinamento delle carriere, ed alla sistemazione degli avventizi.

CACCURI.

PRESIDENTE. Gli ultimi due ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accetto l'ordine del giorno Spadazzi.

All'ordine del giorno De Vita ho già risposto nel mio discorso.

Lo stesso dicasi per l'ordine del giorno Cerreti.

Ordine del giorno Veronesi: ho avuto modo di constatare personalmente le condizioni delle nostre comunicazioni al Brennero. L'impressione che ho riportato è stata un po' desolante. Considerando il traffico, abbiamo una media giornaliera di appena 20 telegrammi tra Bolzano e il Brennero. Il traffico complessivo

scambiato tra tutti gli uffici inseriti nello stesso circuito raggiunge i 50. Gli impianti di una telescrivente impongono un nuovo circuito della lunghezza di circa 90 chilometri ed una spesa che parrebbe sproporzionata all'intensità del traffico. Dato però che il Brennero si trova fra il nostro paese e l'Austria e dato anche il prestigio che si deve curare soprattutto in quelle zone, ho incaricato i nostri uffici perchè siano fornite ulteriori informazioni e sia posto allo studio il problema nel desiderio di venire incontro alla proposta dell'onorevole Veronesi.

Ordine del giorno Caiati: è in corso in tutta Italia l'esame delle singole situazioni per metterci, per così dire, con l'orologio a posto. Saranno rivedute tutte le circoscrizioni dei nuovi servizi. Quanto alla richiesta dell'ultima parte dell'ordine del giorno, ci premureremo di far presenti le condizioni del personale, perchè è bene dire una volta per sempre che le riforme che si adottano non debbono mai essere attuate a spese del personale. Sotto questo aspetto accolgo l'ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

In merito all'ordine del giorno Barbieri, dichiaro che i criteri che egli auspica sono già sostanzialmente contenuti nella legge-delega che il Parlamento ha votato e per la quale ha fissato un binario sul quale deve procedere la riforma. Oggi dobbiamo stare su quel binario e, per quanto possibile, sarà seguito il concetto dell'autonomia nell'unità. Gli studi prossimamente saranno esauriti e sottoposti alla Commissione parlamentare. In quella sede saranno esaminati i concetti cui si è ispirato l'onorevole Barbieri. Comunque, accetto il suo ordine del giorno a titolo di raccomandazione.

L'ordine del giorno Zanibelli prospetta un problema molto delicato. Posso dire senza altro che il problema merita il più attento studio e mi propongo di esaminarlo personalmente. Intanto, per venire incontro ai desideri degli interessati, ho già disposto la sospensione di questi recuperi. Sotto questo aspetto l'ordine del giorno è accettato.

L'ordine del giorno Di Nardo concerne il servizio telefonico nella provincia di Napoli. Prima ancora che venisse formulato questo ordine del giorno, decisamente venti giorni fa, abbiamo ricevuto la stessa lamentela da altre parti. Ci siamo resi interpreti di queste esigenze, soprattutto di Napoli e della Campania, chiedendo in maniera pressante alla « Set » di provvedere. Così come siamo intervenuti dichiaro che interverremo ulteriormente, perchè la lagnanza è più che legittima e giustificata.

All'ordine del giorno Mancini ho già risposto nel mio discorso.

Così pure all'ordine del giorno Cervone.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Caccuri: esso si ispira a principi già enunciati, che rappresentano il nostro programma.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione.

Onorevole Spadazzi?

SPADAZZI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa, insiste per l'ordine del giorno De Vita, di cui ella è cofirmatario?

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno De Vita.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Credo che in merito al delicato problema delle concessioni telefoniche sia non solo opportuno, ma necessario, l'intervento del presidente della Commissione, perchè da parte di tutti coloro che hanno trattato l'argomento si è incorso in errata valutazione della situazione di fatto. Non è stato molto esatto il relatore, parlando, fra l'altro, di « rinnovo condizionato » delle concessioni (ma il relatore è perfettamente giustificato, perchè — accogliendo le mie vivissime premure e quelle della segreteria della Camera — è stato costretto a scrivere in due giorni la relazione, che la Commissione non ha avuto la possibilità di conoscere prima che fosse stampata, né l'ha potuta leggere il presidente della Commissione), e sono in errore i firmatari di questo ordine del giorno, che parlano di scadenza delle convenzioni con il prossimo 31 dicembre.

Qual è la situazione di fatto? Credo doveroso dare alla Camera i necessari chiarimenti perchè possa, con corretta interpretazione della legge, decidere sull'accoglimento o meno dell'ordine del giorno in esame.

Con regio decreto 8 febbraio 1923, n. 399, il governo dell'epoca ebbe attribuita dalla Camera la facoltà di provvedere in merito alle concessioni telefoniche. Difatti, nelle premesse, è esplicitamente detto: « Considerata la necessità di togliere ogni limitazione alla facoltà conferita al governo per la cessione all'industria privata degli impianti telefonici di Stato esistenti e di apportare le opportune variazioni ed aggiunte alle norme attualmente in vigore sul servizio telefonico ». Articolo 2°: « È data facoltà

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

al governo di concedere a enti pubblici, a società, o a privati, ecc., l'esercizio di tutto o parte del diritto di cui al primo comma del precedente articolo» (cioè l'impianto o l'esercizio di linee telefoniche ad uso sia privato che pubblico).

Fra le altre norme del decreto in parola è consacrato che la durata delle concessioni telefoniche può anche non essere stabilita. Come pure viene riconosciuta al Governo la facoltà di non esercitare il diritto al riscatto entro un determinato periodo di tempo.

Nel 1925, il governo, in virtù di questi poteri — così chiaramente ed inequivocabilmente attribuiti dal Parlamento di quell'epoca — stipulò regolari convenzioni per la cessione degli impianti telefonici statali e per l'esercizio telefonico {pubblico. Nell'articolo 2 di dette convenzioni si dice: «A norma dell'articolo 5 del regio decreto n. 399 dell'8 febbraio 1923, modificato dal regio decreto-legge 4 maggio 1924, n. 837, non è stabilita la durata della concessione, salvo il diritto di riscatto di cui all'articolo 5 suddetto, diritto disciplinato dall'articolo 7 della presente convenzione».

E che la convenzione potesse essere stipulata anche senza limite di durata nel tempo è confermato successivamente dalla norma consacrata nell'articolo 200 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 648, il cui contenuto è il seguente: «La durata delle concessioni è stabilita negli atti relativi e può anche essere indeterminata».

Naturalmente, l'articolo 2 delle convenzioni è integrato dall'articolo 7 delle convenzioni stesse, nel quale si dice: «Lo Stato rinuncia alla facoltà di riscatto nei primi 20 anni»: termine che poi successivamente (con regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 2873, convertito nella legge 8 luglio 1929, n. 1312), fu portato a 30 anni.

Premesse queste posizioni di fatto dobbiamo trarre le conseguenze.

La prima conclusione è che, con il 31 dicembre 1955, non scadranno le convenzioni, perché la concessione, come ho già ricordato, è a tempo indeterminato.

Seconda conclusione: col 31 dicembre 1955 terminerà la rinuncia, da parte del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di esercitare la facoltà di riscatto. Dimodoché col 31 dicembre 1955 il ministro, se lo riterrà opportuno, avrà il diritto di dare il necessario preavviso per esercitare la facoltà di riscattare gli impianti entro un anno.

Terza conclusione: la facoltà di riscatto è di competenza esclusiva del potere esecutivo, come è di competenza dello stesso potere esecutivo fare le concessioni delle telecomunicazioni: e ciò fino a quando la legge vigente non sarà abrogata da una successiva legge.

Ed allora a me pare che — pure riconoscendo la opportunità che il Governo attraverso un'ampia, precisa, esauriente discussione venga illuminato su di un problema così profondamente sentito da tutta quanta la nazione — non possa accogliersi l'ordine del giorno che porta come prima firma quella dell'onorevole De Vita, perché detto ordine del giorno viola la legge ed è contro le convenzioni tuttora valide.

Credo anche doveroso aggiungere che, allo stato, la questione non è pregiudicata, perché il Governo, se lo riterrà necessario — come ho già ricordato — col prossimo 31 dicembre 1955 potrà dare il regolare avviso, in quanto in virtù delle convenzioni ha il dovere (se vorrà esercitare la facoltà del riscatto) di preavvisare le società concessionarie un anno prima.

Inoltre il Parlamento, ove mai lo ritenesse opportuno (ma ciò non sarà perché mi pare che la dichiarazione del ministro sia stata al riguardo così esplicita da non lasciare adito a dubbi) potrà provocare nelle forme regolamentari la più ampia discussione attraverso una interpellanza e magari con la presentazione di una mozione.

Stando così le cose, ritengo, signor Presidente, che l'ordine del giorno in esame sia contro la legge e pertanto prego i firmatari di volerlo ritirare sia per le dichiarazioni esplicite fatte dal Governo sia per le considerazioni rigorosamente giuridiche da me esposte. In caso contrario sarei costretto a sollevare la improponibilità dell'ordine del giorno in oggetto: e ciò per non limitare il potere del Governo e violare norme di legge in vigore.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa?

LA MALFA. Io non sono il primo firmatario dell'ordine del giorno, onorevole Presidente, ed ella vorrà pertanto scusarmi di non essere preparato a questa discussione. L'onorevole De Vita si è dovuto assentare per ragioni urgenti, e tocca a me difendere le ragioni dell'ordine del giorno. Prendo atto che il presidente della Commissione considera come una errata impostazione quella che l'onorevole Pintus ha dato alla sua relazione. Tuttavia osservo al presidente della Commissione che ho una qualche meraviglia ed una qualche

sorpresa per il fatto che una relazione parlamentare discussa dalla Commissione presenti un errore di valutazione che poi ha costituito base di preoccupazione per l'Assemblea.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Stavo dando alcuni chiarimenti al relatore che, quando io ho parlato, era assente: e ciò mi sembrava doveroso avendo dovuto rilevare una inesattezza nella pregevole relazione, estesa in un termine assoluto breve, che non ha consentito neppure al relatore di approfondire una questione giuridica assai delicata e molto complessa.

Il Presidente e la segreteria della Camera sanno che l'onorevole Pintus ha dovuto lavorare di notte, perché la relazione è stata stesa in sole 48 ore, per cui il relatore ha dovuto dedicarvi due interi giorni e due notti: e per questo ancora una volta gli esprimo la viva riconoscenza della Commissione.

PRESIDENTE. Mi pare che questo ritardo non sia imputabile alla Presidenza, ma che sia stato determinato da altri motivi.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Signor Presidente, non mi sarei permesso di muovere alcun appunto alla Presidenza.

PRESIDENTE. Non ne dubito.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Ripeto, ho creduto necessario giustificare il rilievo fatto al relatore.

LA MALFA. La relazione parlamentare doveva avere un indirizzo univoco e tale da illuminare il Parlamento. Un contrasto interpretativo di questa portata tra il presidente ed il relatore della Commissione ci mette in forte imbarazzo.

D'altra parte, onorevole Jervolino, non sono un giurista, ma non credo che la sua impostazione si possa accettare senz'altro, nelle conseguenze che ella vuol trarne. Le convenzioni telefoniche hanno durata illimitata, ma, dal momento in cui nasce la facoltà di riscatto, nasce anche un grave problema: quello dei rapporti tra lo Stato e le società private. Noi dobbiamo anche stare attenti a creare in questa materia una certezza di posizione giuridica ed economica.

Che cosa vuol dire che a partire dal trentesimo anno nasce la facoltà di riscatto? Significa che potenzialmente lo Stato in qualunque momento può disdire quelle convenzioni e farle decadere. Ora, è evidente che nessuna società, incombando una minaccia di questo genere, compirà tutto quello che è necessario per migliorare il servizio telefonico.

Essa si troverà in regime completo di incertezza giuridica e quindi economica e quindi finanziaria.

E allora questa possibilità di durata illimitata della concessione, di fatto, non ha valore alcuno; ed il problema di fronte a cui ci troviamo è se le concessioni devono essere rinnovate o se si deve esercitare una facoltà di riscatto.

Del resto, dalle stesse dichiarazioni dell'onorevole ministro risulta che noi non possiamo trascinare questa questione senza determinare una posizione ben precisa. Non vi sarà alcuna società privata che vorrà investire dei nuovi capitali nell'esercizio telefonico temendo che da un momento all'altro lo Stato si avvalga della facoltà di riscatto. Noi dobbiamo sapere quali saranno i rapporti precisi che intendiamo creare in questa materia.

Non si potrà parlare in senso giuridico formale di scadenza delle convenzioni, ma in senso economico sostanziale sì.

D'altra parte, onorevole Jervolino, non può essere un semplice atto amministrativo quello che il Governo compie; e dico perché. Se il Governo venisse nella determinazione di esercitare la facoltà di riscatto, lo potrebbe esercitare attraverso una legge, non attraverso un puro atto amministrativo. Esercitando la facoltà di riscatto, il Governo dovrebbe prendere dei provvedimenti finanziari, dovrebbe evidentemente estendere le attribuzioni o dell'azienda di Stato o delle aziende I.R.I.: in altre parole dovrebbe dare una sistemazione che, a mio giudizio, non può avvenire senza un provvedimento legislativo e senza quindi adire il Parlamento.

Ora, se il riscatto di per sé comporta un provvedimento legislativo, evidentemente e comporta una discussione di questo genere anche il rinnovo per un certo numero di anni, che può rappresentare l'alternativa al riscatto. Non può essere alternativa al riscatto il continuare in via provvisoria anno per anno. Noi non accettiamo questo regime di provvisorietà e, se non l'accetta il Parlamento, non l'accettano neanche le società concessionarie, che si sentono minacciate in ogni momento dal possibile esercizio del diritto di riscatto.

Il nostro ordine del giorno ha questo significato: poiché è intervenuto il momento e la facoltà del riscatto, bisogna che facciamo una discussione di fondo su quello che intendiamo fare. Il nostro ordine del giorno non è che indichi una soluzione; indica un metodo di discussione del problema. Il nostro ordine

del giorno non rivela un pensiero ben preciso: che si arrivi, ad esempio, alla gestione dell'I.R.I. o alla nazionalizzazione; dice soltanto che fra le due alternative che nella sostanza sono dinanzi al Parlamento, rinnovo o riscatto, si scelga, e ciò dopo una discussione di fondo che, del resto, è necessaria dovendosi arrivare a provvedimenti legislativi.

Da questo punto di vista, se il primo comma può contenere l'errore formale cui accennava l'onorevole Jervolino, tutto il resto dell'ordine del giorno non contiene nemmeno questo errore formale, poiché in sostanza dice al Governo di determinare la politica che deve fare in questo settore. Può anche il Governo avere interesse ed intenzione di rinnovare le convenzioni e allora può venirci qui a dire, ad esempio, che le rinnova per altri 30 anni e che pertanto deve prendere posizione su questo problema; oppure deve operare il riscatto, ed allora deve dirci quali sono i provvedimenti legislativi che si devono prendere per operare il riscatto.

Quindi, se mai, proprio dopo le ragioni giuridiche esposte dall'onorevole Jervolino si pone la necessità che il Governo venga, con progetti precisi, dinanzi al Parlamento. L'onorevole ministro ha dato i suoi affidamenti, ma questo volere accettare il nostro ordine del giorno a titolo di raccomandazione, come se in via amministrativa si potesse risolvere il problema, mi sembra una impostazione che non si addice alla sostanza del problema ed ai suoi aspetti giuridici.

Ecco perché prego l'onorevole ministro di voler chiarire ulteriormente il suo pensiero al riguardo.

PRESIDENTE. Onorevole ministro ?

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Debbo richiamarmi alle mie affermazioni. Ho avuto occasione di chiarire, riferendomi in genere agli ordini del giorno che riflettono questa materia e quindi anche a quello presentato dagli onorevoli De Vita, La Malfa ed altri, che con l'impegno di esame e di studio il Governo può accettare tutti quegli ordini del giorno i quali, senza toccare né turbare la competenza del potere esecutivo in ordine agli atti amministrativi, riaffermino e ribadiscano la possibilità del più ampio sindacato da parte del Parlamento; e noi sappiamo che il sindacato può essere preventivo e successivo...

LA MALFA. Questo è ciò che vogliamo sapere.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. ...e che il problema è della

più grande importanza, che il Governo vi annette la più grande importanza, per cui può dirsi che, senza fare ora anticipazioni che non sarebbero di buon gusto, qualsiasi soluzione che possa prospettarsi sarà oggetto di discussione in Parlamento, ed il Parlamento avrà modo di esprimersi con piena informazione e con perfetta cognizione di causa.

Queste dichiarazioni debbo ribadire, e ribadire altresì il concetto della indilazionabilità che il Governo ritiene debba avere la soluzione del problema. E, richiamandomi all'ordine del giorno De Vita, devo anche chiarire che non è esatto quanto viene affermato: che cioè con il 31 dicembre scadano le convenzioni telefoniche stabilite fra Stato e società concessionarie. Le convenzioni telefoniche non hanno alcun termine. Da quella data comincia solo il periodo nel quale il Governo, preavvertendo di un anno, ha il diritto di esercitare la sua facoltà di riscattare o meno.

Quando l'onorevole La Malfa dice di non intender di porre in questa sede il problema, che deve essere affrontato in pienezza, non essendo, queste, cose che si possono affrontare e decidere nella celerità che si ha in sede di discussione di un ordine del giorno, che è legato a mille altri argomenti; quando l'onorevole La Malfa dice che non vi è una soluzione preventiva, ma chiede solo che si debba e si possa procedere alla più ampia discussione e alla più vasta informazione, viene incontro proprio alle dichiarazioni che il Governo ha fatto e che mantiene.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa ?

LA MALFA. In sostanza, e riassumo il mio pensiero, la sola facoltà di ordine amministrativo che il potere esecutivo ha è quella di non risolvere il problema. Cioè il ministro mi dice — e l'onorevole Jervolino conferma — che il Governo può trascinare una situazione indeterminata quanto vuole, perché le convenzioni non hanno formalmente scadenza.

Ma, se il Governo vuol fare uscire il problema da questo stato di incertezza, deve prendere una determinazione.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa, ciò ch'ella dice è esatto; però il suo ordine del giorno non risolve il problema, perché con esso ella vuole soltanto garantirsi che il Governo prima di adottare una qualunque decisione interpellì il Parlamento. Il suo ordine del giorno non fissa un termine. Per uscire da questa situazione, ch'ella denuncia, di paralisi, di non risoluzione, di rinvio, noi abbiamo gli strumenti necessari, a cominciare

dalla mozione. Può essere presentata una mozione con la quale si inviti il Governo a risolvere il problema fissando taluni principi.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La si potrebbe discutere anche domani!

PRESIDENTE. Ma ciò ch'ella chiede, onorevole La Malfa, e cioè che il Governo non assuma alcuna decisione senza previo dibattito parlamentare, mi pare che sia nelle dichiarazioni del ministro. È esatto, onorevole ministro?

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Dicendo in termini così espliciti « mi impegno », mi pare venga posto un problema che condiziona l'esercizio di un atto amministrativo, che è di competenza del Governo.

Di fatto vi sarà la previa decisione del Parlamento, perché è ridicolo pensare che il Governo a mezzanotte abbia una certa posizione e la mattina seguente ne abbia creata un'altra.

D'altra parte, anche quel che ha prospettato l'onorevole Presidente, e cioè che attraverso una mozione si possa discutere anche domani, già in pienezza, questo problema, fino a deciderlo e a condizionare l'attività del Governo, il quale non può opporsi a nessuna decisione del Parlamento, mi pare che risolva per altra via il problema.

Quindi, a me pare che, nel senso di raccomandazione — diciamo così — del concetto generico che si annida in quest'ordine del giorno, il Governo non ha alcuna difficoltà a accettarlo come raccomandazione. Ma stabilire preventivamente una condizione all'esercizio del proprio potere in ordine ad un fatto amministrativo, il quale è legato — e quindi è precedente — ad una posizione particolare del Governo, mi pare un eccesso e mi pare che politicamente non si possa esigere.

Quindi, chiedo all'onorevole La Malfa se non ritenga, sotto questo aspetto, di tenere come buona l'affermazione, che non ammette condizioni, che il Parlamento sarà investito della cosa, senza obbligare con questo il Governo a dover subire un ordine del giorno che verrebbe a menomare la libertà assoluta del Governo stesso in una facoltà che gli è propria.

MANCINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Vorrei prospettare una soluzione di ordine pratico. Su questa questione è stata presentata già da noi una mozione. Se il Governo in questo momento si impegna

a discuterla al più presto possibile o alla ripresa dei lavori parlamentari, potremmo dirci soddisfatti.

CERRETI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERRETI. Desidererei aggiungere una condizione alla soluzione prospettata dal collega Mancini: cioè che il Governo non prenda alcun provvedimento prima di quella discussione.

PRESIDENTE. Questa è una questione di correttezza che non si deve neppure porre, onorevole Cerreti. Se il Governo accettasse di discutere entro un certo periodo una mozione, sarebbe un atto di scorrettezza risolvere il problema prima che sia discusso. Quindi, la prego di accontentarsi di questa mia dichiarazione.

Domando all'onorevole ministro se è in grado di rispondere subito da solo o se debba in proposito interpellare il Governo.

BRASCHI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non ho alcuna difficoltà ad aderire al desiderio che si discuta la mozione pendente dinanzi alla Camera. Circa la data, rappresentando il problema un complesso di questioni gravi e delicate, dovrei consultare il Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa, dopo le precisazioni dell'onorevole ministro, insiste per la votazione dell'ordine del giorno De Vita?

LA MALFA. La Camera avrà modo di discutere il problema in sede di mozione, e pertanto non ho ragione di insistere.

A mio giudizio, il Governo ha la sola facoltà, come potere esecutivo, di trascinare le convenzioni di anno in anno, ma, per il carattere stesso delle convenzioni, non ha né la facoltà di rinnovare le concessioni per un certo periodo, né quella di riscattare il servizio. Quindi, se il Governo con suo atto amministrativo rinnova la concessione per dieci o venti anni, compie un atto illegittimo, perché ciò potrebbe fare soltanto attraverso una nuova delega. Nello stesso modo il riscatto presuppone una determinazione legislativa.

In ogni caso, dunque, il Governo ha necessità di venire in Parlamento e di proporre la soluzione su cui il Parlamento stesso dovrà decidere.

Dal momento dunque che il Governo stesso ammette che il regime attuale — che per altro è l'unico regime giuridico ammesso dalle convenzioni — ha creato uno stato di inerzia e di incertezza, ne deduco che il Governo si presenterà al Parlamento, non

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

solo per discutere la mozione, ma anche per sottoporgli le sue decisioni.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Signor Presidente, siccome qui si sta sollevando una questione di principio, è necessario essere molto precisi.

Premetto che io riconosco l'importanza del problema che forma oggetto dell'ordine del giorno a firma dell'onorevole De Vita e riconosco pure la necessità che il Parlamento si interessi della cosa: nessuno meglio di me può valutare questa importanza e questa necessità, avendo io retto per ben due anni il dicastero delle poste e delle telecomunicazioni.

Devo per altro dissentire decisamente dalle affermazioni fatte dall'onorevole La Malfa, al quale evidentemente è sfuggito l'articolo 9 del regio decreto 8 febbraio 1923, n. 399, il cui contenuto è di una inconfondibile precisione: « È data facoltà al Governo di rinnovare le concessioni per gli impianti telefonici ad uso pubblico che scadono dopo la pubblicazione del presente decreto, ecc. ». Tale norma è stata confermata negli articoli 167, 168 e 169 del codice postale delle telecomunicazioni, richiamato nel mio precedente intervento.

MANCINI. A quel tempo non v'era nemmeno un vero Parlamento, poiché eravamo nel 1928!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Presidente della Commissione*. Resta dunque impregiudicata la questione di diritto, inerente alla potestà di esclusiva competenza del Governo in merito alle concessioni telefoniche. Chiedo che ciò sia inserito esplicitamente nel verbale di questa seduta.

PRESIDENTE. Senz'altro.

Onorevole Cerretti, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

CERRETI. Dopo l'impegno preso dal ministro dichiaro di ritirare il mio ordine del giorno per lasciare impregiudicato il problema e dibattere pienamente la questione in tutti i suoi aspetti.

Però, che questo impegno del Governo sia mantenuto; noi ci siamo trovati di fronte a precedenti che non consigliano di lasciare facilmente mano libera al Governo, come è stato nel caso delle concessioni alla « Rai », che sono state rinnovate in particolari situazioni senza che il Parlamento, il quale aveva espresso a parecchie riprese il parere

contrario (per bocca di diversi parlamentari di numerosi settori) a che si tornasse al regime vincolistico, si sia occupato della questione.

Questa volta non vi è dubbio (è un problema d'onore da parte del ministro) che si arriverà a discutere la mozione. Mi preme però di far rilevare che noi abbiamo quasi un anno di ritardo, perché l'effettiva scadenza del preavviso del riscatto era dal 1° gennaio 1955, e che l'altro ramo del Parlamento aveva insistito a tempo, in tre riprese, perché vi fosse il voto da parte del Parlamento su un progetto di legge che portasse un cambiamento nello stato della convenzione con le società concessionarie.

Questo non è avvenuto, il precedente Governo ha lasciato passare i termini, siamo già al decimo mese e non vorrei che perdesimo ancora troppo tempo e che, quindi, pur lasciando impregiudicata la questione di sostanza, noi facilitassimo la società concessionaria nella loro polemica contro il non rinnovo del riscatto che scade il 31 dicembre.

PRESIDENTE. Onorevole Veronesi?

VERONESI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caiati?

CAIATI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Barbieri?

BARBIERI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Zanibelli?

ZANIBELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Di Nardo?

DI NARDO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Mancini?

MANCINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cervone?

CERVONE. Ringrazio il ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caccuri?

CACCURI. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1955-56, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge (V. stampato n. 1744).

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

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

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

DE MEO, *Segretario* legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 19.748.000

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 19.748.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (parte ordinaria), lire 19.748.000

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1955-56.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione delle entrate e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge. (*V. stampato n. 1744*):

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

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli della entrata e della spesa dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge.

Entrata. — Titolo I. *Entrata ordinaria.* — Sezione I. Proventi dei servizi postali, lire 61.243.370.000.

Sezione II. Proventi dei servizi di banca-posta, lire 18.050.400.000.

Sezione III. Proventi dei servizi di telecomunicazioni, lire 14.527.230.000.

Sezione IV. Proventi dei servizi per conto di terzi, lire 720.000.000.

Sezione V. Proventi vari, lire 1.329 milioni.

Sezione VI. Proventi della gestione delle case economiche, lire 100.000.000

Totale del Titolo I. *Entrata ordinaria*, lire 95.970.000.000.

Titolo II. *Entrata straordinaria* lire 1.600.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 97.570 milioni.

Spesa. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Sezione I. Spese per il personale. § 1. — Stipendi, retribuzioni, compensi ed indennità

varie al personale dei servizi postali e dei telegrafi, lire 63.851.321.000.

§ 2. Pensioni, indennità ed assegni congeneri, lire 7.332.000.000.

Sezione II. Spese dei servizi postali, lire 8.410.341.000.

Sezione III. Spese dei servizi di banca-posta, lire 16.000.000.

Sezione IV. Spese dei servizi di telecomunicazioni, lire 4.832.858.000.

Sezione V. Spese comuni, lire 11.408.480 mila.

Sezione VI. Spese per la gestione delle case economiche, lire 128.000.000.

Totale del Titolo I. *Spesa ordinaria*, lire 95.970.000.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria* — Sezione I. Assegnazioni straordinarie, lire 1.600.000.000.

Totale del Titolo II. *Spesa straordinaria*, lire 1.600.000.000.

Totale generale della spesa, lire 97.570 milioni.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione della entrata e della spesa della Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1955-56.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge (*V. stampato n. 1744*):

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

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti dei titoli dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I: Parte ordinaria: Sezione I. Proventi dei servizi telefonici, lire 17.184.510.000.

Sezione II. Proventi vari, lire 2.257.274.000.

Totale del titolo I, lire 19.441.784.000.

Titolo II. Parte straordinaria: Sezione I. Annualità corrisposte dai concessionari telefonici, lire 5.205.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Sezione II. Sovvenzioni da parte del Tesoro, nulla.

Sezione III. Mutui, lire 6.000.000.000.

Sezione IV. Lavori per conto terzi, lire 100.000.000.

Sezione V. Costruzione di case, nulla.

Totale del titolo II, lire 6.105.205.000.

Totale generale dell'entrata, lire 25.546.989.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria.* —

Sezione I. Spese di personale: § 1° Stipendi ed indennità varie, lire 3.812.335.000.

§ 2° Pensioni e contributi assicurativi, lire 1.208.100.000.

Sezione II. Spese di gestione: § 1° Spese di esercizio, lire 6.772.000.000.

§ 2° Spese di ufficio, lire 413.000.000.

§ 3° Scambio corrispondenza, lire 920.500.000.

§ 4° Annualità varie, lire 3.708.749.000.

§ 5° Concorsi e partecipazioni, lire 1.405.000.000.

§ 6° Spese diverse, lire 2.100.000.

§ 7° Avanzo di bilancio e fondo di riserva, lire 1.200.000.000.

Totale del Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 19.441.784.000.

Titolo II. *Parte straordinaria.* — Sezione I. Spese diverse, lire 5.205.000.

Sezione II. Spese per la ricostruzione, nulla.

Sezione III. Spese per la ricostruzione effettuate con mutui, lire 6.000.000.000.

Sezione IV. Lavori per conto terzi, lire 100.000.000.

Sezione V. Costruzione di case, nulla.

Totale del Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 6.105.205.000.

Totale generale della spesa, lire 25.546.989.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dei primi tre articoli che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

DE MEO, *Segretario*, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, ai termini del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(È approvato).

ART. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 2).

(È approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 4.

DE MEO, *Segretario*, legge:

Ai sensi dell'articolo 3 — primo comma — della legge 11 dicembre 1952, n. 2529, la somma da iscriversi nello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per le spese relative all'impianto di collegamenti telefonici nelle frazioni di comune e per i contributi di cui all'articolo 1 della legge stessa, è determinata, per l'esercizio finanziario 1955-56, in lire 1 miliardo.

CERRETI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERRETI. Il mio gruppo voterà contro questo bilancio, non tanto per alcune dichiarazioni, che suonano in modo nuovo, fatte dall'attuale ministro, e di cui ci compiaciamo, ma per il carattere del bilancio e per il Governo che lo concepì. Perché, per noi, quel bilancio significa innanzi tutto la discriminazione fra il personale postelegrafonico; significa gli orari lunghi e faticosi per i postini e gli impiegati; significa bassi salari e situazioni di lavoro antigienico, significa, insomma, tutta una politica che, per il mantenimento del pareggio teorico del bilancio, è andata a gravare sul personale e a peggiorare le condizioni di questo.

Inoltre noi votiamo contro perché a questo bilancio è collegata tutta una politica fatta contro gli utenti, che avevano diritto a una migliore esplicazione del servizio telefonico con una unificazione di questi servizi e quindi a una politica che avesse portato, direi quasi obiettivamente, a una soluzione che oggi ci avrebbe facilitato il compito, cioè a quella del riscatto delle società concessionarie e della creazione di un ente unico a tipo industriale e quindi alla nazionalizzazione di tutti i telefoni dello Stato.

Qui mi preme di rilevare un fatto, e cioè che quando si parla di confusione in materia di nazionalizzazione, questa confusione esiste soltanto nella testa di coloro che si sono fatti avvocati delle società concessionarie. Infatti, allorché si crea un ente che istituisca uno stato di fatto in cui lo Stato ha la maggioranza (il che vuol dire il 51 per cento) del capitale azionario, significa ridurre l'esborso di miliardi rispetto al riscatto completo delle azioni delle due società nelle quali il capitale è quasi esclusivamente privato.

Di conseguenza, quelle cifre che apparivano un po' in contrasto tra me e l'onorevole Mancini, combaciano perfettamente quando si tenga conto che l'azienda di Stato costituita in ente unico nazionale, renderebbe possibile poter negoziare con le società concessionarie il pacchetto dei titoli, in modo da acquistare un numero corrispondente di titoli privati, la cui spesa non sarebbe superiore ai 15 miliardi.

In terzo luogo votiamo contro questo bilancio perché si è giunti a una situazione di fatto che obiettivamente ha teso a creare il fatto compiuto a favore delle società concessionarie, con il pretesto pubblicitario che lo Stato non sarebbe in grado di spendere i 400 miliardi previsti dal piano Vanoni nei 15 anni; quando, invece, solo con gli utili realizzabili nei 15 anni (basandoci sugli utili attuali delle società) questi 400 miliardi verrebbero recuperati. Di conseguenza, si è architettata una grande montatura pubblicitaria e scandalistica proprio per fare l'interesse delle società private. E il Governo precedente, che ha compilato questo bilancio, ha fatto gli interessi delle società private. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4, di cui è stata già data lettura.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

Come la Camera ricorda, nella seduta anti-meridiana è stato esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BIMA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi rendo conto dello stato di stanchezza in cui si trova la Camera e della doverosa necessità di dare la possibilità al ministro di esporre i lineamenti della politica dei trasporti nell'ambito del settore da lui amministrato; ed è per questo che limiterò il mio intervento agli argomenti essenziali, soprattutto avendo riguardo ai rilievi alla mia relazione che sono stati fatti dagli oratori che sono intervenuti nel dibattito. Ciò non mi esime, tuttavia, dal ringraziare vivamente gli onorevoli colleghi per l'apprezzamento che essi hanno voluto dimostrare alla mia modesta fatica.

Da più parti sono stati mossi alla mia relazione rilievi in ordine alla mancata trattazione di parecchi argomenti che hanno, certamente, tutta la loro importanza. In particolare, alcuni colleghi hanno individuato una lacuna nel fatto che nella mia relazione non mi sarei occupato del problema del personale.

Non ho difficoltà alcuna a dichiarare all'onorevole Concas, che questo appunto mi ha fatto, quanto segue: da tutta la mia relazione, che vede nell'azienda un'industria produttrice ed erogatrice di un importante servizio, consegue necessariamente che le competenze, le mansioni e le responsabilità dei ferrovieri sono peculiari e caratteristiche, per cui il trattamento economico dovrebbe essere informato a tali principi. Mi associo, poi, alle parole che sono state qui dette dagli onorevoli Bogoni e Chiamello, e, soprattutto, alle commosse espressioni dell'onorevole Graziadei, affinché sia risolta, una volta per sempre, la questione dei dipendenti dalle imprese esercenti gli appalti ferroviari, anche se, occorre riconoscerlo, sembrerebbe più opportuno non creare in questa materia dei pericolosi precedenti. Mi associo altresì, in modo particolare, alle parole dell'onorevole Graziadei non senza però rilevare come tra il suo toccante appello ed il suo conseguente *j'accuse* formulato contro la politica ferroviaria, v'è contraddizione. Comprendo le esigenze della polemica politica; ma, suvvia, dire al Governo « assu-

miti questi nuovi oneri» e poi criticarlo per le conseguenze che da essi ne derivano, mi pare un po' troppo!

Ho detto all'onorevole Concas quale sia il mio pensiero in ordine alle retribuzioni spettanti ai dipendenti di questo dicastero. Però, onorevole ministro, francamente, mi consenta di dire: sotto lo stesso tetto, alle dipendenze dello stesso ministero, non è possibile pensare che, a parità di grado, le competenze « totali » si differenzino troppo marcatamente. Questo io dico, perchè mi pare che veramente in questo settore ci siano delle lacune che devono essere, in qualche modo, colmate. Non si tratterà di togliere nulla ai funzionari dell'ispettorato, però certe sperequazioni devono essere eliminate.

L'onorevole Colitto ha riproposto qui, il problema dell'E. A. M. Vorrei pregare l'onorevole ministro di dedicare le sue attente cure a questo ente, anche per evitare che identità di mansioni vengano esplicate da altri enti e, soprattutto, per impedire che impiegati di enti pubblici svolgano mansioni non attinenti a quelle proprie dei pubblici dipendenti. Urge, in questo settore, modificare la legge o i criteri in base ai quali vengono rilasciate le licenze di autotrasporto per conto terzi e ciò soprattutto per reprimere abusi cui la legge dà luogo.

Sul problema delle partecipazioni ferroviarie avanzato dall'onorevole Colitto, mi permetto di pregare l'onorevole ministro perchè voglia mettere il Parlamento nelle condizioni, attraverso una completa conoscenza della materia, di poter discutere questo importante problema.

Quanto al G. R. A., a me pare che l'urgenza e l'indifferibilità di chiudere un passivo che già qualche anno fa ammontava ad oltre un milione al giorno, giustificerebbero un provvedimento del potere esecutivo. Mi pare che siano giusti alcuni rilievi che sono stati fatti da molti oratori, ma su cui per brevità di tempo non mi intrattengo.

La mia qualifica di relatore, poi, che mi impone l'osservanza di alcune norme di correttezza, sarebbe la meno idonea per poter parlare dei problemi di casa mia, che sono stati d'altra parte molto bene esposti dai colleghi e corregionali Secreto, Chiaramello e Moscatelli.

Vorrei dire all'onorevole ministro, che è piemontese a metà per vincoli affettivi, soltanto questo: se il Piemonte, che fu la prima regione ad avere una rete ferroviaria modernamente attrezzata trent'anni fa, doveva pagare il suo tributo di attesa, a me pare che

questo tributo sia stato ora largamente pagato. Sottolineo però il pensiero dell'onorevole Secreto: i problemi ferroviari della rete piemontese si proiettano su un piano internazionale. La ricostruzione della Cuneo-Nizza, l'elettrificazione della Torino-Milano, il potenziamento della Torino-Savona, vanno visti sotto questo angolo di visuale. Il ministro a Torino ha fatto, d'altra parte, delle dichiarazioni significative e noi, per la piena fiducia che in lui riponiamo, attendiamo che le sue parole si concretino.

Nella mia relazione ho avuto soprattutto di mira l'esame delle cifre: in un bilancio è giocoforza dare ad esse preminente rilievo. Ed esse, lo confesso francamente, esaminate con cura, come avete potuto vedere nella relazione, mi hanno veramente impressionato.

Son stato d'altra parte tacciato, per la mia troppa aderenza alle cifre, di avere scarsa fiducia nella funzione economica e sociale delle ferrovie. Mi pare in coscienza di dover respingere tale accusa. Il Parlamento ed il paese devono sapere giustamente come vanno le cose! Qualcuno mi ha detto che ho difeso troppo la strada. Effettivamente, tirato per i capelli, devo riconoscere che le mie simpatie non vanno alla rotaia. Perché, dunque, difendo la strada? Perché detesto tutte le discriminazioni! Per me il trasporto su strada e quello su rotaia rappresentano due specificazioni, due settori, di uno stesso genere! Entrambe le specie, sia il trasporto su strada che quello su rotaia, assolvono a funzioni di pubblico interesse. A me pare enorme, che mentre dalla strada lo Stato tutto pretende, ed a ragione, invece nei riguardi della rotaia indulga troppo fino a concedere determinate sovvenzioni che, vanno al di là del ragionevole e del giusto. Né regge l'asserto secondo cui si deve sovvenzionare la ferrovia perché essa è passiva. L'obiezione potrebbe avere ancora un fondamento se le tariffe fossero uniformi, sia per la strada che per la rotaia: ma così non è. Né è probante, per me, l'altra osservazione, che cioè la rotaia e solo la rotaia obbedisca a finalità di ordine sociale, le quali giustificerebbero una sovvenzione. Vediamo un po' come stanno le cose: su una ferrovia privata, passiva, sia il ricco che il povero pagano lire 3,20 per viaggiatore-chilometro. Entrambi poi addossano alla collettività lire 1,50 per viaggiatore-chilometro che è l'equivalente del contributo che lo Stato dà per integrazione del bilancio. Ingiustizia, ma inevitabile! Però quando il povero montanaro, che non può servirsi della ferrovia che non esiste, e che deve per forza salire su un'auto-

corriera, perché deve pagare non più il prezzo politico, ma il prezzo economico (lire 6,20 per viaggiatore-chilometro) giacché il concessionario di un autoservizio non ha sussidi e deve quindi fare un bilancio in attivo?

Vedete quindi come l'ingiustizia in questo caso si trasformi in odiosa discriminazione! Lo stesso ragionamento va fatto nei riguardi delle ferrovie dello Stato e degli autoservizi.

Onorevole Graziadei, mi consenta di dirle che è errata, quindi, profondamente errata, la sua tesi sulla funzione sociale delle ferrovie che giustificerebbe un disavanzo da colmare attraverso il pubblico denaro. Il divario fra me e lei è proprio questo: se lo Stato — per finalità giustificatissime — vuole venire incontro a determinate popolazioni o zone depresse, nel campo dei trasporti, allora deve mettere tutti i cittadini in condizione di acquisire dette agevolazioni, ma senza discriminazioni; usino essi il mezzo stradale o ferroviario, non le pare? Altrimenti, pur con le migliori buone intenzioni, si corre il rischio di aiutare non già le popolazioni ma certi industriali non degni di questo nome!

Ho apprezzato il coraggio dell'eminente collega onorevole Troisi quando ha affermato che, nella storia delle miserie e dei guai del Mezzogiorno, una gran parte di causa è da attribuirsi agli industriali concessionari ferrotranviari che, secondo l'onorevole Troisi, « hanno avuto più di mira il profitto che il servizio ». Mi pare che questo giudizio possa essere condiviso anche dalla maggioranza del Parlamento e da me in particolare. Mi spiego subito. Nel nostro Piemonte le ferrovie concesse sono state spiantate tutte o quasi a mano a mano che furono vinte e superate dal progresso tecnico. Furono spiantate, si badi, assolutamente senza oneri per lo Stato, ed il traffico naturalmente fu traslato dalla rotaia alla strada.

Invece la situazione che si prospettava davanti a me, specie per le ferrovie concesse meridionali, e che ho cercato di riprodurre nella mia relazione, mi portò al convincimento che qui noi ci troviamo alle prese con una categoria di industriali ferroviari che, anziché accedere alla spinta fatale del progresso, si sono abbarbicati alla rotaia e hanno preferito l'assalto alla diligenza dello Stato! A mio giudizio, questo è un rilievo così logico che basterebbe anche a giustificare i provvedimenti più drastici in questa materia.

GRAZIADEI. Contro gli industriali, non contro la rotaia.

BIMA, *Relatore*. Sto dicendo appunto questo.

Tali industriali ferrotranviari in luogo di sottostare alla legge ferrea del progresso, hanno preferito fare appello al « presupposto tecnico della insostituibilità del servizio ferrotranviario concesso » costringendo lo Stato ad intervenire in questo settore.

Si è così determinata una categoria di industriali ferrotranviari, che non so come potrebbe essere definita, ma che io classifico come imprenditori « semipubblici » o « semi-privati ». Chiamateli come volete, ma una cosa è certa: sono una categoria di persone che considerano i profitti privati e purtroppo pubbliche, cioè a carico della collettività, solo le perdite.

A me pare che questi industriali — e dico questo senza interesse, alcuno, ma solo per una onesta e giusta critica — siano pigri, abulici, e non sappiano affrontare il normale rischio dell'imprenditore.

Devo quindi dire all'onorevole Vedovato: occorre meditare bene prima di proporre e chiedere nuovi fondi per la legge sull'ammodernamento. Credo, invece, che noi dovremmo rivedere tutta la materia, anche per la sollecitudine che dobbiamo avere per il pubblico danaro, e chiedo che il Parlamento non possa comunque prescindere dall'adoptare le misure necessarie per obbligare questi industriali a modernizzare e migliorare il loro servizio, passando dalla strada alla rotaia.

Tanto più che, se si scorre la mia relazione, si troveranno dei conti interessanti. Questi per esempio: che invece di spendere miliardi per ammodernare ferrovie secondarie passive, a fare bene i calcoli, ci si guadagna ancora dando alle popolazioni attualmente servite da queste ferrovie secondarie concesse il servizio automobilistico gratuito. Oppure quest'altra proposta: di dare sovvenzioni perché queste popolazioni si motorizzino. Anche regalando automobili o scooter è più conveniente per lo Stato. Con questo di vantaggio: che regalando automobili o vespe o lambrette e cioè costringendo popolazioni povere a motorizzarsi, con l'aiuto e la solidarietà dello Stato, significa, oltretutto far cessare la piovra degli investimenti improduttivi, alimentare quel settore dei trasporti che è — non già passivo come la rotaia — ma attivo nei riguardi della nostra finanza e del tesoro.

D'altra parte che queste aziende, se pure ammodernate, non riescono a ricostituire la loro vitalità economica ed industriale, è dimostrato da molti fatti. Ho letto con molta attenzione tutte le memorie che gli industriali

ferrotranvieri mi hanno fatto pervenire e dalle loro stesse argomentazioni ho ricavato ammissioni che reputo preziose e significative proprio perché di parte interessata. Insomma, gli industriali ferrotranvieri riconoscono che la sottrazione del traffico alle loro aziende ad opera degli autoservizi ha ormai superato largamente il limite di rottura. Cosicché, essi lamentano, persino questo — abbarbicati come sono alle finanze pubbliche — che in sede di esame dei loro bilanci non vengano contabilizzati, ai fini del ripianamento dei loro bilanci deficitari, i contributi dovuti alla previdenza sociale, le tasse dovute al fisco ed i debiti alle ferrovie dello Stato per i servizi cumulativi!

Praticamente, in fondo, queste aziende vogliono che lo Stato paghi loro tutto, e mi pare che se questo è il pegno del ristabilimento del loro equilibrio aziendale, sia davvero una pretesa eccessiva.

D'altra parte, se consideriamo le statistiche del loro traffico, maturiamo il convincimento che l'equilibrio fra spese e prodotti, globalmente considerati, tende sempre ad aggravarsi, senza indizi di miglioramento, sia per quanto riguarda l'acquisizione del traffico, sia, correlativamente, per quanto attiene alla diminuzione delle spese.

Anzi, considerando attentamente queste statistiche, abbiamo la possibilità di porci dei problemi che vanno al di là del semplice oggetto della nostra discussione.

La motorizzazione individuale sta facendo ormai sentire i suoi effetti, e non solo sulle ferrovie concesse ma già anche sugli autoservizi di linea. È vero che questi, globalmente considerati, continuano la loro marcia ascendente, tuttavia l'insidia della motorizzazione individuale, che smorza i loro profitti, comincia a farsi sentire. Mentre infatti per il 1953 l'avanzo globale dei servizi di auto-linea era di 2.267 milioni, nel 1954 era ridotto a 297 milioni. Se dunque il mezzo motore individuale comincia a farsi sentire nei riguardi del servizio che è ritenuto più idoneo a competere con la rotaia sia in termini di minori spese sia per velocità, che per comodità, figuriamoci cosa capiterà nei prossimi anni, quando il mercato automobilistico sarà invaso da una vettura l'ultrautilitaria, di cui già voi avete appreso dai giornali che è in fase di fabbricazione.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è ancora in fabbricazione!

BIMA, *Relatore*. Il prototipo già gira per Torino! Comunque noi dobbiamo prevedere anche il futuro. E non è azzardato supporre

che il futuro potrà riservarci la non lieta possibilità di dover affrontare il problema grave dei servizi di linea automobilistici passivi; per cui ritengo sommessamente di invitare il ministro a risolvere ora il problema delle ferrotranvie, in modo che i due problemi non si debbano presentare assieme di qui a qualche anno, con ulteriore aggravio per l'erario.

Se v'è da modificare la legge sull'ammmodernamento o le leggi che regolano i contributi per le ferrovie concesse, in modo da consentire, supponiamo, l'erogazione di un contributo *una tantum* per quelle aziende che vogliono sostituire con servizi automobilistici i loro impianti fissi, si provveda pure a questa modifica, perché, per me, sarà un'ottima cosa; e dico che sarà un'ottima cosa anche se lo Stato dovrà concedere servizi gratuiti o semigratuiti stradali al posto di quelli ferrotranviari. E mi pare che questa sia la sede per dire che è indifferibile l'esame del problema relativo a quei servizi automobilistici che sono svolti in quelle zone particolarmente difficili del nostro paese ed il cui esercizio è molto elevato in termini di costi e dove gli utenti sono rappresentati da quelle popolazioni povere che devono per necessità sottostare al pagamento di prezzi troppo sproporzionati ai loro modesti redditi. È la solidarietà nazionale che deve a ciò portarci se non vogliamo che si accentui il pauroso spopolamento di certe zone depresse!

Passo brevemente ora a parlare delle ferrovie dello Stato. Un quotidiano economico romano qualche settimana fa ha voluto minimizzare le cifre del *deficit* che io mi ero permesso di illustrare nella mia relazione e mi ha tacciato di scarsa sensibilità nei riguardi della funzione economico-sociale delle ferrovie. Rispondo a questo rilievo, anche perché questa taccia mi è stata benevolmente fatta da qualcuno che è intervenuto nella discussione: se l'accoppiamento dell'aggettivo sociale a quello economico basta a giustificare bilanci dissestati, allora l'articolista ha ragione.

Sottopongo però alla meditazione dei colleghi un passo della relazione stesa dal nostro collega onorevole Cappa sul bilancio dell'industria e del commercio, passo che mi pare sia abbastanza istruttivo e significativo. Dice infatti l'onorevole Cappa nella sua relazione: « Non sembra al vostro relatore sia ancora dimostrato che tra una attività assolutamente economica ed una azione pubblica vi debba essere contrasto, e che il proclamare determinati fini pubblici possa giustificare

gestioni economicamente in perdita. Anzi — egli aggiunge — l'esperienza sino ad oggi ha dimostrato che le aziende pubbliche che non vivono su basi economiche finiscono per compromettere il raggiungimento dei fini, di carattere generale, specialmente nel campo sociale, che l'azione dello Stato deve proporsi».

Mi sembra che queste parole siano sagge ed ammonitrici. Mi sia lecito quindi benevolmente denunciare — come anche altri hanno fatto in questi giorni — quella mentalità troppo invalsa di certi settori anche della vita politica italiana, i quali sembrano porre tutto il loro studio più nel giustificare il disavanzo invece di incitare i responsabili a porre ogni miglior energia nel contenerlo e combatterlo.

Mi pare che il disavanzo in un'azienda pubblica, e per di più autonoma, la quale deve far fronte alle sue spese con i proventi che le derivano dall'esercizio della sua attività, possa essere ammesso, sì, ma in determinate contingenze. Però, quando si passa da una onesta ammissione ad una giustificazione permanente del disavanzo e si arriva a considerarlo come elemento costitutivo essenziale connaturato all'azienda stessa e cioè a ritenere normale ciò che invece è del tutto anormale per la vita di una azienda autonoma, anche se dello Stato, mi pare che si corra davvero troppo e che in ogni caso — come rilevava questa mattina anche l'onorevole Secreto — si vada veramente al di là di quella che è un'onesta e saggia amministrazione della cosa pubblica!

Soprattutto ritengo che una giustificazione del *deficit* significhi ignorare il carattere autonomo dell'azienda, e porsi su una strada diversa da quella che si vuole giustamente perseguire con la riforma dell'azienda che noi speriamo sia varata quanto prima.

Dunque, a mio avviso, nessuna giustificazione si deve dare del disavanzo ferroviario! Soltanto se ci mettiamo in questa posizione di forza e di antitesi nei riguardi di questo elemento negativo, noi potremo attenderci conseguenze benefiche sia dalla riforma dell'azienda alla quale ha atteso con molta passione e dedizione — e voglio ricordarlo qui nel Parlamento — un illustre figlio di quella terra che ha dato il primigenio ordinamento amministrativo al nostro paese, così come potremo sperare non lontana la più ampia riforma di struttura del Ministero dei trasporti.

A proposito della riforma dell'azienda, io formulo questo solo voto. Il ministro ogni mattina, recandosi nel suo ufficio, deve passare davanti al busto eretto a colui che giustamente l'onorevole Chiaramello questa mat-

tina ha voluto esaltare come l'artefice della nazionalizzazione delle ferrovie e che indubbiamente era anche un onesto e saggio amministratore: Riccardo Bianchi.

Mi auguro che lo spirito di Riccardo Bianchi la illumini, onorevole ministro, e che l'aiuti a portare l'azienda così come la volle e la forgiò quel grande: un'azienda responsabilmente diretta da tecnici, cui il ministro dall'alto dava le sue direttive politiche; una azienda sana, sburocratizzata, improntata a norme industriali che rifuggiva dall'utile, ma che era al servizio e non sulle spalle della collettività.

Per quanto riguarda la più ampia riforma di struttura, onorevole Angelini (che è il parto della sua fervida intelligenza e che lo fa considerare a noi, così come ha voluto affettuosamente appellarlo l'onorevole Graziadei, «nostro maestro») io faccio voti a che dall'alto del cielo, dove tra i giusti riposa, circondato qui dall'affetto e dalla riconoscenza di tutti gli italiani, lo spirito di quel grande uomo, che giustamente fu chiamato l'artefice della ricostruzione, intervenga, ma non più per frenare, sibbene per placare certi perniciosi «nazionalismi di ministero», far tacere futili ambizioni di competenze affinché nell'interesse del paese siano fugate le interne resistenze che alla realizzazione di questa riforma si oppongono.

Ella intanto, onorevole ministro, come potenziale ed auspicato tutore della strada e della rotaia, accetti questo modesto suggerimento: cessi di essere ospite delle ferrovie, si cerchi una nuova sede (piccola, per carità!) stando così al di sopra della mischia: potrà così meglio moderare i due dinamici settori, messi, naturalmente, su un piano di uguaglianza competitiva. E lasci fare ai funzionari e ai tecnici!

A questo proposito devo dire che da parte di alcuni oratori sono state lanciate delle accuse, più o meno giustificate, a carico di certi funzionari, come sono state rilevate certe deficienze.

Io non posso associarmi a questi rilievi sia perché sono naturalmente portato all'ottimismo, sia anche perché non ho avuto la possibilità di approfondire tali critiche.

Però, onorevole ministro, se vi sono dei funzionari che non vanno, ella ha il dovere di cambiarli! E voglio anche ricordarle: non dimentichi che tecnici ed appassionati cultori di questo settore lei li potrà trovare, come ausiliari necessari ed indispensabili, anche al di fuori del ministero, i quali possono portare un soffio nuovo ed una esperienza che è vera-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

mente interessante e degna di essere considerata!

Non voglio però abbandonare il mio tema: quello del disavanzo ferroviario.

Onorevoli colleghi, giunti a questo punto, dobbiamo domandarci: « Come possiamo colmare questa grave falla che abbiamo davanti a noi? Come possiamo arginare questo torrenziale impetuoso che minaccia di sovvertire anche le basi della nostra stabilità finanziaria? ».

La conclusione alla quale io sono arrivato e che ho esposto nella mia modesta relazione, frutto dei miei sforzi estivi, è naturalmente una conclusione meditata e ad essa io sono arrivato per esclusione.

Ecco i risultati: il risanamento ferroviario non può farsi né attraverso l'aumento delle tariffe, né con un auspicato aumento del traffico, né con l'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria in blocco così com'è, né attraverso la risoluzione del problema grave della reversibilità degli oneri, meno che meno, per ultimo, con la compressione artificiosa della concorrenza automobilistica!

Onorevole ministro, la manovra tariffaria, secondo me, è il classico *telum imbellis sine ictu*. Ha ragione l'onorevole Graziadei: guardiamo i precedenti provvedimenti di ritocco tariffario, giustificati proprio dalla necessità di un risanamento del bilancio. Dobbiamo riconoscerlo: non hanno sortito l'esito sperato! Occorre poi non dimenticare che questa manovra, specie in un periodo di ribasso dei prezzi automobilistici, può violentemente ritorcersi contro l'amministrazione, e credo quindi che dobbiamo abbandonarla.

Aumento del traffico: non abbiamo che da guardare i consuntivi del dopoguerra: traffico in aumento tutti gli anni, ma in aumento, purtroppo, anche il *deficit*. Ciò significa che le spese che accompagnano tale aumento sono sempre superiori al prodotto che ne consegue.

Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria in blocco, così com'è: l'onorevole Vedovato ha fatto una mirabile esposizione anche dal punto di vista tecnico. Ma quando egli propone di ammodernare certe ferrovie, le cui spese — si badi bene — non sono frazioni, ma sono multipli delle entrate, l'onorevole Vedovato ha dimenticato una sola cosa: di fare i conti. Se egli avesse calcolato l'ammortamento dei capitali occorrenti per il potenziamento e se avesse fatto delle previsioni sensate di un prevedibile conseguente aumento del traffico, certamente l'o-

norevole Vedovato sarebbe stato scoraggiato, così come sono stato scoraggiato io che questi calcoli ho voluto fare.

Posso, invece, comprendere l'onorevole Troisi quando accenna alla necessità di spezzare il nodo gordiano della soluzione del problema della stazione terminale della Bari-Barletta per aprire al traffico una linea iniziata 30 anni fa, quasi finita, costata più di 4 miliardi e che è destinata a servire una plaga fertile e di popolazione assai numerosa. Ciò almeno farebbe cessare i contributi integrativi a quella che i baresi chiamano l'antidiluviana « ciclatera »! Questo posso comprenderlo, ma l'onorevole Vedovato — che vuole ammodernare e potenziare la rete ferroviaria così com'è — non può certamente essere da me seguito, perché significherebbe spendere male il danaro!

L'onorevole Vedovato, poi, ha citato lo esempio delle ferrovie svizzere. Ma è indubbio che in questo caso l'esempio non serve perché noi non abbiamo le disponibilità della Svizzera! Ma se anche le avessimo, altri problemi si porrebbero: quello della priorità degli investimenti, quello della oculatezza nella scelta dei settori in cui questi investimenti dovrebbero essere fatti, quello della necessità assoluta di evitare investimenti improduttivi; e poi il piano Vanoni, il quale naturalmente prescrive certe regole da seguire nell'ambito di una sana politica di sviluppo della nostra economia!

Ha detto l'onorevole Graziadei: «Toccasana (mi pare di avere capito così) è la reversibilità degli oneri». Mi dispiace di doverlo smentire. Ho dato anche all'onorevole ministro la relazione che il collega e amico del Parlamento francese, l'onorevole Benard, ha fatto all'Assemblea nazionale francese. Ed è certo che l'esempio francese è significativo! Ho scritto nella mia relazione che in Francia tutti i servizi sotto costo che la S. N. C. F. è tenuta a svolgere per conto dello Stato vengono ad essa risarciti. Cioè, non si pone il problema delle reversibilità degli oneri, perché naturalmente questi oneri vengono pienamente, al cento per cento, soddisfatti da parte del Tesoro dello Stato. Eppure, se fosse vera la tesi dell'onorevole Graziadei, che cioè risolvendo il problema della reversibilità degli oneri si potrebbe risanare il bilancio, quello della S. N. C. F. dovrebbe essere almeno in pareggio. Si tengano invece presenti le seguenti cifre: nel 1952 il Tesoro francese ha dato alla Società nazionale delle ferrovie francesi, a titolo di rifusione dei sottocosti per servizi svolti gratuitamente o

quasi, 88 miliardi; nel 1953 ben 102 miliardi; nel 1954 94 miliardi; e 103 miliardi nel 1955. Malgrado ciò, il Tesoro francese è stato costretto ad integrare il bilancio della S. N. C. F. per lo stesso periodo con le seguenti somme: 32 miliardi di franchi nel 1952, 47 miliardi nel 1953, 70 miliardi nel 1954 e 81 miliardi nel 1955.

Come l'onorevole Graziadei vede, aumentano gli oneri reversibili, ma aumenta altresì il disavanzo! Dal che si deduce che l'argomento cui ha accennato non è probatorio.

L'ultimo toccasana sarebbe quindi quello di comprimere la concorrenza automobilistica! Se non erro, è stato l'onorevole Chiaravello ad enunciare una simile tesi, ma a me pare che a tutto si possa pensare, meno che a ciò. Comprimere la strada significa arrestare il progresso, incanalarsi verso quelle allegre avventure di oltre Manica sulle quali sono documentato, ma su cui non desidero intrattenermi. Significherebbe, oltre tutto, favorire quella tecnica che giuoca negativamente sulla stabilità monetaria con i suoi 100 miliardi di passivo, contro la tecnica della strada che invece dà all'erario 200 miliardi netti! Per esclusione, quindi, onorevoli colleghi, sono arrivato ad un cosciente e maturo convincimento, cioè che altro non vi è da fare per risanare il bilancio se non da rivedere la infrastruttura ferroviaria e ridimensionarla.

Onorevole ministro, all'infuori di un affettuoso telegramma dell'onorevole Cafiero e dei saggi ed autorevoli consigli del nostro presidente onorevole Jervolino, e che mi sono stati preziosi per la mia fatica, devo dire, ad onor del vero, che io ho fatto le spese di questo bilancio, perché sono rimasto solo, purtroppo, a difendere la mia tesi! L'onorevole Graziadei dalla opposta trincea ha dato l'allarme, avendo individuato il grido di guerra dell'onorevole Bima «contro la ferrovia», ed ha chiamato a raccolta tutti i suoi colleghi per arginare «la furia devastatrice» (sono sue parole) del mio argomentare! Più diplomatico è stato l'onorevole Vedovato, anche se egli pure ha fatto presente una minaccia, che si celerebbe nella mia relazione, di voler smantellare tutte le ferrovie dello Stato. L'onorevole Bogoni benevolmente ha detto che io voglio recitare il *de profundis* alle ferrovie!

Nulla di tutto ciò, onorevoli colleghi, né l'epicedio alla ferrovia, né il peana o l'epinicio alla strada! Non si tratta di smantellare, ma di adeguare i trasporti alle esigenze della vita moderna! E serve ancora l'esempio fran-

cese! Mendès France, appena insediato, chiese al Parlamento i pieni poteri allo scopo di attuare un programma «proteso all'equilibrio finanziario, all'espansione economica ed al progresso sociale».

Ebbene, tra i primi provvedimenti delegati uno ne emanò con cui venivano chiusi al traffico oltre 2 mila chilometri di linea. E se andate, come il ministro sarà certamente andato, al *boulevard Saint Germain*, dove siede il ministro dei trasporti, oppure a Saint Nazaire dove c'è la S. N. C. T., voi sentirete parlare della necessità di smantellare almeno 10 mila chilometri sui 36 mila dell'attuale rete ferroviaria francese!

E siccome il ridimensionamento riguarda anche la Corsica...

BARDANZELLU. Una volta le isole si chiamavano entrambe «Tirrenia».

BIMA, *Relatore*. ...gli isolani hanno addirittura minacciato il ricorso all'O. N. U.

Devo perciò ringraziare l'onorevole Bardanzellu perché è stato molto più benevolo e più comprensivo nel riguardi della mia tesi.

D'altra parte, anche l'onorevole Mattarella, parlando al Senato sul ridimensionamento, lo ha felicemente caratterizzato non come uno smantellamento, cioè come un elemento negativo, ma come un miglioramento dei servizi di trasporto.

Il senatore Barbaro, a differenza del Carducci che ha esaltato il «bello e orribile mostro», ha voluto recitare una commovente elegia alla demolizione della rotaia. Ha dimenticato, però, come credo molti altri colleghi, di prestare orecchio al rumore assordante della strada che ci ripaga ampiamente del sibilo della locomotiva, anche se, purtroppo, tale frastuono ci ha obbligati a ritemperare i nostri nervi logori con non infrequenti ricorsi al *cynar*!

Comunque, secondo me, le leggi del progresso sono inarrestabili: o le dominiamo, oppure ci lasciamo dominare da esse. In quest'ultimo caso, però, le conseguenze sono imprevedibili e comunque sempre negative nei riguardi del pubblico erario.

Ella, onorevole ministro, ha la capacità, la preparazione per assolvere all'alto compito cui è stato proposto e per risanare la più grande azienda dello Stato. Questo mi pare le sia stato chiesto dal Parlamento; questo io credo che desideri il paese.

Accanto a lei, onorevole ministro, vi sono gli «spiriti magni» di coloro che in cinquant'anni di vita dell'azienda ferroviaria hanno dato il meglio di loro stessi per fare di essa un organismo sano e vitale. E accanto a lei

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

vi è la grande famiglia dei ferrovieri, che hanno sempre dato prove di indubbio attaccamento al loro dovere nelle ore sia liete che tristi della nostra vita nazionale.

Onorevole ministro, nel chiudere questa mia breve relazione e nel pregare gli onorevoli colleghi di volere approvare questo bilancio, mi consenta di augurare a lei un buon lavoro, nell'interesse della sua azienda e nell'interesse del paese. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Onorevoli colleghi, mi corre anzitutto l'obbligo — ed il sodisfarlo per me costituisce una gradita occasione — di ringraziare tutti gli onorevoli colleghi per la benevolenza che hanno avuto nei miei riguardi, benevolenza che tanto mi ha commosso e che mi preoccupa notevolmente perché mi attribuisce forze e poteri che certamente non ho.

Un particolare ringraziamento debbo al caro collega relatore, onorevole Bima, per la sua ampia, pregevole relazione, la quale costituisce una prova dell'acutezza della sua indagine, nonché del coscienzioso impegno che egli ha posto nell'adempiimento del compito affidatogli dalla Commissione.

Convinto come sono, del benefico apporto che le discussioni dei bilanci recano alla pubblica amministrazione per l'impulso che ne riceve la sua attività, anche ai fini della sua rispondenza alle reali esigenze del paese, ho seguito, con la più attenta considerazione, il pensiero dei singoli oratori sui problemi in discussione, ho preso nota dei loro voti e ho apprezzato le loro critiche, che costituiscono per me un impegno, quando abbiano riscontro nella situazione obiettiva, ad eliminare le cause che ad esse danno luogo.

Ritengo doveroso dichiarare alla Camera, come premessa alla mia esposizione, che ho seguito e seguirò nella mia azione di ministro i criteri e gli intendimenti che ho più volte espresso in quest'aula come relatore del bilancio del Ministero dei trasporti e che sono stati onorati dal consenso dei colleghi: non intendo smentirmi.

Procurerò di rispondere esaurientemente, nei limiti imposti dalla urgenza dell'approvazione del bilancio, a tutti gli oratori, confidando che dalle mie risposte afflorino gli elementi che possono chiarire il mio preciso pensiero sulla politica che intendo attuare nel settore dei trasporti.

La struttura dello stato di previsione del Ministero che ho l'onore di presiedere mi suggerisce di attenermi a quella che costi-

tuisce ormai una tradizione nella esposizione del bilancio dei trasporti.

Parlerò, quindi, in primo luogo, dei problemi connessi all'attività dell'amministrazione della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e, successivamente, di quelli attinenti all'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il carattere specifico e la complessità delle varie questioni renderà inevitabile nella mia esposizione il frequente richiamo a dati tecnici ed a cifre: ma io sono convinto che soltanto attraverso la comunicazione di dati numerici e di elementi obiettivi è possibile delineare compiutamente la situazione dei servizi che fanno capo al Ministero dei trasporti e le esigenze finanziarie che ne derivano.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per i servizi della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per l'anno finanziario 1955-56, presenta un minor stanziamento di circa 700 milioni rispetto a quello approvato per l'esercizio precedente.

Lo stanziamento più rilevante rimane sempre quello per l'assegnazione di sussidi integrativi di esercizio a favore delle aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane in condizioni deficitarie.

La crisi economica di queste aziende si è notevolmente acuita in seguito al progressivo, rilevante aumento postbellico degli oneri di personale e di materiale, che non ha potuto trovare adeguata contropartita attiva nelle maggiorazioni tariffarie, autorizzate dal Ministero in misura limitata, per ovvie ragioni di carattere sociale e politico e per evitare che la concorrenza degli autotrasporti le rendesse controproducenti.

È questo, del resto, il criterio che si è dovuto seguire anche nei riguardi delle linee ferroviarie.

Infatti, mentre le spese di esercizio sono aumentate, in confronto all'immediato dopoguerra, di oltre 75 volte, le tariffe hanno subito una maggiorazione di sole 35 volte.

Di qui la necessità di un maggiore intervento finanziario statale attraverso la concessione di sussidi integrativi di esercizio, di cui beneficiano attualmente circa 40 aziende, alcune delle quali erano attive nell'anteguerra.

In vista, peraltro, del continuo progredire del carico statale per tali interventi e nella speranza che, superata la crisi contingente, le aziende ferrotramviarie fossero in grado, durante il restante periodo della con-

cessione, di restituire i sussidi loro accordati, sia pure in forma rateale o protratta nel tempo, venne sancito con l'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, il principio della ripetibilità di tali sussidi; ma questa ripetibilità è rimasta per ora inoperante a causa della persistente situazione deficitaria degli esercizi.

Proseguendo, frattanto, nel programma per l'attuazione delle provvidenze portate dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, sull'ammodernamento ed il potenziamento dei pubblici servizi di trasporto, si è proceduto alla rivalutazione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio nei riguardi della tramvia Stradella-Santa Maria della Versa, della ferrovia di Valle Brembana, delle ferrovie e tramvie modenesi, della ferrovia Domodossola-confine svizzero, delle ferrovie transatesine e della funicolare San Remo monte Bignone; ciò che comporterà una maggiore spesa annua, per sovvenzioni ordinarie di esercizio rivalutate, di complessive lire 110.893.104; spesa che graverà sulla parte ordinaria del bilancio e precisamente sui capitoli 39 e 43.

Sugli stessi capitoli inciderà, inoltre, il maggiore gravame di lire 415.187.400, corrispondente all'importo complessivo delle maggiori sovvenzioni ordinarie da corrispondere alle ferrovie: Calalzo-Dobbiaco; Civitanova-Porto; Reggiane; della Val Camonica; Spoleto-Norcia; Udine-Cividale; Carnia-Villasantina; Thiene-Arsiero-Schio-Asiago ed alle tramvie della Sardegna, per le quali, non essendo risultata sufficiente ad assicurare il loro equilibrio economico la semplice rivalutazione della sovvenzione ordinaria, si è dovuto procedere al relativo ammodernamento o potenziamento.

All'anzidetta maggiore spesa complessiva di lire 526.080.504 (101.893.104 più 415.187.400), gravante sulla parte ordinaria del bilancio, corrisponderà, negli esercizi futuri, quale contropartita, uno sgravio di pari ammontare a favore della parte straordinaria, essendo venuto a cessare, nei riguardi di tali aziende ferro-tramviarie, la necessità della corresponsione di ulteriori sussidi integrativi, in quanto i preesistenti loro deficit di esercizio debbono ritenersi colmati attraverso l'applicazione delle provvidenze portate dalla legge 1221.

Modesto è stato, invece, l'incremento dello stanziamento per spese generali e per il personale, nonostante il continuo crescente aumento dei compiti di vigilanza che incombono all'ispettorato generale.

Senza voler indugiare nell'esame di elementi di carattere particolare, basta porre mente ad alcuni sommari dati statistici, relativi all'imponente sviluppo della motorizzazione, che, con facile previsione, si può considerare ancora in aumento nel futuro, per avere una visione della crescente complessità dei compiti di istituto dell'ispettorato.

Le autovetture (automobili, autobus, autocarri) in circolazione negli ultimi tre anni (1952, 1953 e 1954) sono state rispettivamente 790.472, 924.625 e 1.090.640, alle quali cifre sono da aggiungere 2.200.000 circa di motocicli e simili, ora in circolazione.

Il numero dei viaggiatori trasportati su automezzi è un altro indice da tenere in considerazione; mentre per le ferrovie concesse ed altre linee non automobilistiche, il movimento viaggiatori non ha subito aumenti, quello delle autolinee si è incrementato di quasi il 50 per cento dal 1952 al 1954. La lunghezza delle linee automobilistiche extra-urbane, concesse all'industria privata, costituisce anche un dato rappresentativo non trascurabile. Nel 1938 essa era di complessivi chilometri 116.579; nel 1945, per effetto degli eventi bellici, era scesa ad una quota minima di chilometri 87.180, per risalire, poi, nel 1954 a chilometri 392.835. Gli autobus-Km., che nel 1938 furono 108 milioni, salirono nel 1954 a 468 milioni.

Nel 1938 sugli autotrasporti si sono avuti 9 miliardi di viaggiatori-Km.; nel 1954 questa cifra è salita a oltre 50 miliardi di viaggiatori-Km. e cioè si è quasi sestuplicata.

È, altresì, opportuno accennare agli introiti dello Stato derivanti da questi servizi pubblici di trasporto per tasse erariali e di bollo; essi sono state rispettivamente per il 1952, 1953 e 1954 (in milioni di lire) 3.685, 4.534 e 5.071.

A questi introiti bisogna, poi, ovviamente, aggiungere quelli indiretti, dovuti al consumo di carburante che, con lo sviluppo della motorizzazione, sono in continuo incremento; nonché i vantaggi offerti al movimento turistico con le gestioni lacuali, le autolinee di gran turismo, gli impianti funiviari in continuo notevole aumento: elementi, questi, i quali concorrono, in misura apprezzabile, all'incremento delle voci attive della nostra bilancia commerciale.

Conseguentemente, la spesa prevista in questo settore, per il bilancio 1955-56, deve considerarsi largamente compensata dai riflessi attivi che incidono favorevolmente sull'economia nazionale.

Si è parlato molto, onorevoli colleghi, delle ferrovie concesse e dell'urgenza del loro ammodernamento. È una materia — permet-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

tete che lo dica — che ho approfondito durante i sette anni nei quali ho avuto l'onore di presiedere l'VIII Commissione permanente di questa Camera, per averla studiata attentamente in occasione dell'esame di vari disegni di legge in sede legislativa o in sede referente da parte della stessa Commissione.

Se si considera l'indirizzo della politica italiana in materia di trasporti, vien fatto di rilevare come, attraverso la ricostruzione — gravemente onerosa per lo Stato — degli impianti ferrotramviari in concessione distrutti o anche solo danneggiati dalla guerra, si sia pervenuti, da un lato, ad un approfondito esame delle condizioni di disagio economico delle aziende e, per altro verso, allo studio delle provvidenze atte ad assicurare alle stesse il ritorno all'equilibrio o a disporre la loro sostituzione con servizi automobilistici.

Contrariamente a quella che poteva ritenersi l'opinione comune, è risultato che l'andamento passivo delle imprese ferroviarie concesse non era da attribuire, in linea di massima, a carenza o negligenza degli esercenti, e neppure al vigoroso dinamismo del nuovo strumento di traffico, l'automobile, anche se questo talvolta si contrapponeva decisamente agli altri mezzi di trasporto coesistenti.

Il fenomeno trae, principalmente origine o dalla crisi economica generale verificatasi nel dopoguerra e dalla vetustà degli impianti che non rispondono più alle esigenze attuali del traffico, alla cui soddisfazione il rapido progresso della tecnica offre mezzi sempre più perfetti ed efficienti.

È sembrato, quindi, necessario, da un lato, aumentare l'efficienza dei servizi sostituendo o migliorando i mezzi tecnicamente superati e, dall'altro, adeguare alle mutate condizioni economiche delle ferrotramvie la sovvenzione di esercizio, in vista anche della necessità di sottrarre i bilanci delle aziende ad un pareggio conseguito mediante l'erogazione dei sussidi straordinari i quali, mentre costituiscono un gravoso onere per lo Stato, si manifestano contrari ad una sana gestione delle aziende stesse, non essendo impiegati per introdurre nell'esercizio migliorie che ne riducano i costi.

A tali criteri si è informata, appunto, la legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Ma dall'opera di potenziamento e adeguamento degli impianti non deve andare disgiunta quella diretta al ridimensionamento di essi alle effettive esigenze del traffico da servire ed alla convenienza economica di servirlo su rotaia; occorrerà, pertanto, preoccuparsi, seriamente, così come ha rile-

vato l'onorevole relatore, di provvedere alla sostituzione, con servizi automobilistici, di quelle linee e di quei tronchi che attraverso un accurato esame risultano non più utili e vitali.

La Commissione interministeriale per l'ammodernamento ha finora deliberato o proposto, in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la sostituzione in servizi stradali di tronchi ferroviari e tramviari per chilometri 2.570, cioè circa il 22 per cento; tra l'altro sono da ricordare le linee Isili-Villacidro, Villamar-Ales, Gairo-Jerzu e Monti-Tempio delle ferrovie sarde; l'intera rete delle ferrovie varesine, delle ferrovie cremonesi e delle ferrotramvie principali veronesi, le linee Reggio-Boretto e Bagnolo-Carpi delle ferrovie reggiane, la linea Bribano-Agordo ed altre minori.

In sostanza, si tratta come ho detto, e come è stato rilevato dal nostro relatore, di eliminare i rami del traffico che nelle condizioni attuali non soddisfano alle necessità delle popolazioni interessate; che non giustificano sacrifici finanziari per un potenziamento o per un ammodernamento e che costituiscono per lo Stato un onere assolutamente ingiustificato.

Sta di fatto che in tutti i casi in cui la sostituzione si è già realizzata, le popolazioni interessate, che pure avevano fatto resistenza ad essa, si sono successivamente manifestate liete e soddisfatte del nuovo mezzo messo a loro disposizione.

Non pretendo di svelare un segreto, ma permettete che io dica che ritengo opportuno adottare questo sistema: là dove è possibile, porrò in atto la sostituzione prima della soppressione e con tutta probabilità toglierò il dente senza dolore. (*Approvazioni*).

Con la convinzione che questa linea di condotta trovi nella coscienza degli onorevoli colleghi piena adesione perché essa coincide, come ho detto, con l'interesse dello Stato e con quello del cittadino, faccio appello a tutti perché mi sia prestata la più ampia e leale collaborazione al di sopra di ogni interesse particolaristico e di ogni residuale resistenza, che se è qualche volta comprensibile da parte di chi non ha la possibilità di un sereno apprezzamento dei provvedimenti adottati, non può essere confortata dall'autorevole solidarietà di chi ha la responsabilità politica del paese.

Del resto, occorre tenere presente che la sostituzione non recherà alcun pregiudizio agli utenti, in quanto i servizi sostitutivi devono praticare lo stesso regime tariffario.

Il programma delle nuove opere e delle modificazioni di sistemi d'esercizio, attuati o in corso di attuazione, pone, poi, in evidenza la notevole importanza che hanno assunto i provvedimenti di sostituzione di servizi ad impianti fissi con servizi automobilistici. Questi provvedimenti rappresentano la volontà del Governo di ricondurre comunque le gestioni a più equilibrati rapporti tra introiti e costi d'esercizio, mediante il ridimensionamento degli impianti e l'adeguamento di essi alle mutate esigenze del traffico.

Non intendo, però, dedurre da questa constatazione che nella sostituzione dei servizi ferrotramviari con servizi automobilistici si possa trovare la soluzione di tutti i gravi problemi accennati, tanto più che occorre, oltre tutto, guardarsi dal pericolo di valutazioni eccessivamente ottimistiche sui costi dell'esercizio automobilistico prima di decidere l'abbandono e la distruzione di impianti di ingente valore patrimoniale, suscettibili, una volta potenziati e perfezionati, di rendere ancora ottimi servizi al paese.

Tenendo presente quest'ultimo criterio, lo Stato, dopo l'applicazione delle provvidenze legislative a favore delle ferrovie concesse della Sardegna, per le quali è stato stabilito un contributo di lire 5.989.832.625, è finora intervenuto, con finanziamenti adeguati, per il potenziamento delle ferrovie Calalzo-Dobbio, Spoleto-Norcia, reggiane, udinesi, bresciane e cremonesi, nonché delle tramvie Cagliari-Poetto e Civitanova Marche-Alba. Tale intervento, infatti, è stato stabilito in lire 1.431.766.000, sulla spesa ritenuta ammissibile di lire 2.704.904.000.

A ciò si aggiungano i provvedimenti in corso concernenti il potenziamento delle ferrovie scledensi, delle ferrotramvie provinciali veronesi, della ferrovia Ferrara-Suzzara, della funivia Cortina d'Ampezzo-Pocol e la trasformazione in filovie della ferrovia Castelraimondo-Camerino; tali provvedimenti importeranno un concorso gravante sul bilancio dello Stato in misura massima consentita dalla legge, pari a complessive lire 693.997.500, su una spesa ritenuta ammissibile di lire 1.387.997.000. Talché in totale l'ammontare complessivo delle somme impegnate finora per l'esecuzione delle opere di ammodernamento si elevano a lire 8.115.096.125 mentre il rimanente onere, che per tali opere farà immediato carico alle società, ascende a lire 3.964.247.000.

Perché, come i colleghi sanno, la legge sull'ammodernamento e potenziamento stabilisce per le ferrotramvie dell'Italia centrale e settentrionale un contributo fisso, da parte

dello Stato, fino al 50 per cento e per l'Italia meridionale e insulare fino al 73 per cento, mentre la differenza, rispettivamente del 50 e del 25 per cento, deve essere procurata dai concessionari.

Circa gli interessanti ed acuti spunti critici contenuti nella relazione dell'onorevole Bima in merito alle sovvenzioni disposte nel passato, rilevo che l'attività della Commissione interministeriale e della amministrazione ha avuto per fine il raggiungimento dei risultati voluti dalla legge, anche se, talvolta, questi non sono emersi in via immediata, in quanto l'efficacia di provvedimenti di così ampia portata non può rendersi evidente, specialmente nei riflessi economici, che col tempo.

Per parte mia voglio assicurare formalmente la Camera che i criteri direttivi, ai quali intendo ispirare l'attività del Ministero, per l'ulteriore applicazione della legge sull'ammodernamento, sono gli stessi che già ebbi occasione di enunciare, come relatore ai bilanci degli esercizi finanziari 1949-50 e 1953-54, e cioè:

esaminare, con severo rigore, la necessità ed opportunità dell'intervento dello Stato nella ricostruzione del settore ferrotramviario;

ricondurre le aziende concessionarie delle linee vitali all'equilibrio dei propri bilanci con gli interventi previsti dalla legge sull'ammodernamento, da un lato, e con il graduale livellamento delle tariffe ai costi reali di esercizio, dall'altro;

indurre le aziende concessionarie a promuovere i miglioramenti e gli ammodernamenti giustificati dalla vitalità delle linee esercitate in modo da far cessare lo stato indecoroso ed antieconomico in cui queste linee ora si trovano, e da eliminare gradualmente l'attuale regime dei sussidi integrativi — questi sussidi che creano la figura del mantenuto (*Approvazione al centro*) — che le imprese esercenti potrebbero avere interesse a mantenere;

incoraggiare la sostituzione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici, ove questi si rivelino più convenienti e siano in grado di soddisfare ogni esigenza del traffico.

Le linee ferrotramviarie incapaci di vivere una vita propria non potranno più sostenersi con gli interventi dello Stato e dovranno cedere il passo agli autoservizi.

Con questa precisazione ho voluto anche rispondere all'onorevole Troisi, in relazione al suo interessante intervento circa le ferrovie concesse e la loro situazione, specie nell'Italia meridionale. Posso anche assicurare l'onorevole Troisi che la questione del-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est sarà sottoposta all'esame del Parlamento, in occasione dell'imminente presentazione di un apposito disegno di legge, che si riferisce a questo argomento.

Nel settore delle autolinee in servizio pubblico per trasporto viaggiatori, l'attività spiegata dal Ministero è stata costantemente rivolta al potenziamento ed all'assetto sempre più organico della rete automobilistica, onde adeguarla al crescente sviluppo dei traffici e renderla nel miglior modo rispondente alle pubbliche esigenze.

Per avere una idea schematica ma abbastanza rappresentativa, almeno per taluni aspetti, dell'attività riguardante le pubbliche autolinee, basta considerare i dati statistici di raffronto tra la situazione del giugno 1954 e quella del giugno 1955.

Attualmente sono in esercizio 9.449 autolinee con una percorrenza di 477 milioni 624.936 autobus-Km. L'aumento durante l'esercizio 1954-55 delle autolinee delle diverse categorie, ordinarie, di gran turismo, urbane per trasporto operai, è stato, cioè, di 952 unità, per uno sviluppo di chilometri 35.217, e l'aumento della percorrenza di autobus-Km. di 9 milioni circa.

Da queste cifre emerge con evidenza che i servizi automobilistici, nonostante l'imponente sviluppo già verificatosi in precedenza, hanno realizzato un ulteriore, notevole incremento nel periodo indicato, sia per numero di linee, sia per lunghezza di esercizio e complessiva capacità di trasporto, e che siffatto aumento delle linee si è verificato non soltanto nelle categorie fondamentali delle ordinarie e delle turistiche, ma anche nelle sottospecie delle urbane e delle extraurbane ed in quelle dei servizi destinati a trasporti speciali (studenti, operai, ecc.).

Per quanto riguarda questi ultimi trasporti va, peraltro, osservato che, anche nell'ambito delle normali linee ordinarie, si va sempre più accentuando la tendenza ad organizzare i singoli programmi in modo da servire con particolari corse le specifiche esigenze di determinate correnti di traffico.

L'intensificazione in misura così imponente di questi servizi pone senz'altro il problema dell'apprestamento dell'organizzazione delle autostazioni, problema che, pertanto, mi riprometto di affrontare.

Di fronte, dunque, a 17 mila chilometri di ferrovie e a 7 mila chilometri di ferrotramvie — 24 mila chilometri di trasporti su rotaia — abbiamo 500 mila chilometri di autolinee.

È accaduto, però, che nella interpretazione della legge del 1939, pian piano si è affermata, in certo senso, più la tutela di un diritto privatistico che la tutela del diritto del cittadino. È un fenomeno che si è verificato attraverso i cosiddetti diritti di priorità, attraverso i cosiddetti divieti di carico, fonte di tutta una serie di vertenze davanti al Consiglio di Stato.

Bisogna, invece, far capire che questi servizi devono essere e sono, preminentemente servizi di interesse pubblico.

AMATUCCI. Bisogna far cadere questi privilegi!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Occorre far capire che essi devono prima di tutto adeguarsi ai bisogni della collettività. Un collega ha accennato alle autostazioni, cioè all'obbligo per il concessionario di creare delle stazioni nelle quali il viaggiatore possa attendere l'arrivo dell'automezzo, possa portare i suoi bagagli, possa ricoverarsi d'inverno e d'estate. È questo un problema che io intendo risolvere in maniera decisiva. Come ci sono le stazioni ferroviarie, così ci devono essere le autostazioni, per lo meno nei grandi nodi, lungo le linee più importanti.

D'altronde, per ciò che concerne le linee urbane, è interessante constatare che gran parte di esse sono state istituite per servire il traffico cittadino in centri finora privi dei trasporti pubblici, o per collegare con i capoluoghi sobborghi e frazioni; tale indirizzo sta indirettamente a dimostrare la continua elevazione del tenore di vita, l'evolversi dei bisogni e la tendenza ad una sempre più intima unione fra i vari aggregati sociali che ricadono nell'orbita del comune.

La concessione di numerose nuove autolinee conferma, ove ve ne fosse bisogno, l'importanza sempre maggiore che il mezzo automobilistico va assumendo nel campo dei pubblici trasporti e nella vita nazionale, dove si pone come un elemento essenziale di progresso economico e sociale, sia per l'entità del traffico servito, sia per l'attitudine e la capacità che esso, per le sue caratteristiche tecniche, ha di corrispondere nel modo migliore alle nuove necessità delle popolazioni. E conferma altresì, di riflesso, la sensibilità con cui l'amministrazione segue le esigenze del traffico ed il riconoscimento che essa presta, in particolare, alla funzione pubblica delle autolinee, pur senza trascurare costantemente una visione di insieme di tutto il sistema dei servizi, in cui quello automobilistico deve inserirsi organicamente, per operare nel modo più efficace ed economico a vantaggio dell'intera collettività nazionale.

A questa intensa attività, svolta nel settore propriamente amministrativo, ha fatto e farà riscontro un'azione di non minore rilievo intesa a promuovere la revisione e l'aggiornamento della vigente legislazione in materia di autotrasporti di viaggiatori e di merci.

Il progetto di riforma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, sulla disciplina delle pubbliche autolinee, già da tempo predisposto dalla commissione di studio presieduta dal consigliere di Stato Pescatore, dovrà essere coordinato con le norme legislative delegate sul decentramento agli enti locali di attribuzioni del Ministero dei trasporti e sul decentramento amministrativo.

Il lavoro delicato e complesso per tale coordinamento è già stato da me avviato e ritengo che entro breve termine potrò presentare all'esame del Consiglio dei ministri lo schema di provvedimento, opportunamente modificato e completato.

Già sono in parte noti, ma non è inutile ricordarli, gli scopi fondamentali della riforma della legge del 1939. Ne farò l'elenco perché questo è l'indirizzo che intendo dare alla riforma della legge del 1939, se il bilancio sarà approvato:

a) eliminare ingiustificati monopoli, riducendo il riconoscimento di titoli di esclusività e di preferenza ai soli casi nei quali essi collimano con una chiara, rilevante esigenza di pubblico interesse;

b) consentire la più vasta utilizzazione delle autolinee evitando, per quanto possibile, l'imposizione di divieti di servizio locale. (*Approvazioni al centro*);

c) ordinare il sistema delle preferenze in modo da tener conto anche del nuovo ruolo assunto dalle autolinee nel complesso dei vari servizi pubblici di trasporto;

d) promuovere, con una cauta e moderata rivalutazione delle sovvenzioni, l'attivazione delle autolinee nelle zone economicamente meno progredite e comunque l'istituzione di servizi a basso costo per le classi meno abbienti, favorendo, inoltre, il collegamento con i servizi di trasporto ad impianti fissi;

e) intensificare i poteri dell'autorità concedente, per garantire la costante rispondenza delle autolinee alle pubbliche esigenze, sia sotto il profilo della efficienza dei servizi che della loro regolarità di esercizio;

f) promuovere, in relazione ai criteri del decentramento, la valorizzazione, anche in questa materia, della posizione degli enti locali, quali naturali tutori degli interessi pubblici nelle loro rispettive circoscrizioni.

Bisogna, infatti, considerare che, nel quadro dell'attuazione dei precetti costituzionali diretti ad attuare una nuova organizzazione dello Stato, sono state recentemente emanate, con decreto presidenziale 28 giugno 1955, n. 1771, le disposizioni relative al decentramento dei servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, analogamente a quanto è avvenuto per i servizi di altre amministrazioni.

Il provvedimento prevede il trasferimento ad enti locali (comuni e province) e agli ispettorati compartimentali di poteri e funzioni finora esercitati dall'amministrazione centrale dei trasporti, in quanto si è ritenuto che con l'attuazione del decentramento, nel suo duplice aspetto autarchico e burocratico, potessero meglio valutarsi e più sollecitamente sodisfarsi le esigenze locali nel delicato settore dei pubblici servizi di trasporto.

L'attribuzione del potere di concessione, (dell'atto, cioè, che concreta il sorgere del servizio ed il suo svolgimento suggellandone l'accertata rispondenza a necessità pubblica), al sindaco per i servizi filoviari, funiviari ed automobilistici, per il trasporto di persone e di merci svolgentesi nell'ambito comunale e alla giunta provinciale per i servizi funiviari nell'ambito provinciale, nonché la devoluzione di analoghe potestà agli uffici periferici del Ministero per i servizi intercomunali, costituisce una fondamentale innovazione a quei principi e direttive sostanzialmente unitari rispondenti alle esigenze di coordinamento che costituiscono uno dei fini dell'intervento regolatore dello Stato.

L'attuazione di tale duplice decentramento, autarchico e burocratico, potrà, per la materia devoluta — di interesse preminentemente locale — conferire maggiore speditezza e snellimento alle necessarie procedure, consentendo, in pari tempo, una visione diretta ed organica delle esigenze locali, mediante una precisa individuazione dei pubblici bisogni e dei mezzi più adeguati a sodisfarli.

Esso rappresenta, d'altra parte, una manifestazione di alto interesse per l'autarchia territoriale, che realizza voti da gran tempo formulati dalla dottrina politico-amministrativa e indubbiamente conferisce nuovo prestigio ai comuni e alle province.

Ho già emanato la circolare di applicazione di queste disposizioni del provvedimento delegato e ho dato tutte le istruzioni perché al più presto possibile gli organi periferici e le amministrazioni comunali agiscano nello spirito di queste disposizioni che,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

secondo il mio concetto, rappresentano un grande passo avanti per un miglioramento del servizio e dei pubblici trasporti.

Il trasporto di merci con autoveicoli è disciplinato dalla legge n. 1349 del 20 giugno 1935 e da vari decreti ministeriali esecutivi i quali prevedono — per le autorizzazioni al trasporto in conto terzi — un contingentamento su base provinciale, in relazione alle esigenze dei traffici delle singole province, coordinate sul piano nazionale.

Le autorizzazioni vengono rilasciate con sistema elastico in quanto il fenomeno dei bisogni dei traffici e del numero complessivo degli autoveicoli circolanti è costantemente seguito dal Ministero, per mezzo sia degli uffici periferici, sia dell'Ente autotrasporti merci (E. A. M.).

Su questo Ente l'onorevole Colitto ha richiamato l'attenzione del Governo allo scopo di accelerare il provvedimento per la sua riforma.

Destinato all'assolvimento di scopi di carattere pubblico, che interessano direttamente lo Stato, l'E. A. M., anche nel quadro dei compiti che gli sono ora assegnati, è nella condizione di poter svolgere e intensificare una proficua attività, avvalendosi della sua organizzazione periferica, articolata nelle sedi regionali e nelle sedi provinciali.

Poiché la vita di un ente pubblico non può, neppure sul piano astratto, essere concepita separatamente dai suoi organi, e cioè dal personale che ne svolge in ogni fase l'attività, si è imposta, in primo luogo, la necessità di definire la struttura ed i limiti dell'organizzazione dell'E. A. M.. A questo adempimento si è provveduto mediante la elaborazione di un regolamento del personale e delle piante organiche, ora in corso di esame presso il mio Ministero e presso quello del tesoro. Si sono così realizzate le condizioni imprescindibili per il regolare funzionamento dell'ente.

Condivido, poi, per quanto attiene ai compiti dell'ente, l'esigenza manifestata dall'onorevole Colitto, particolarmente qualificato per la trattazione della materia, che forma oggetto dell'attività dell'E. A. M.

Ritengo che tra breve gli organi competenti potranno essere in grado di sottoporre all'approvazione del Parlamento un provvedimento che, più che di riforma, sarà di sostanziale riordinamento dei compiti dell'E. A. M.

Tornando agli autotrasporti merci, debbo sottolineare che la consistenza generale degli autoveicoli adibiti al trasporto delle merci circolanti al 30 giugno 1955, secondo le

statistiche dell'E. A. M., risulta la seguente: autoveicoli con licenza al trasporto merci in conto proprio: 340.874 per una portata complessiva di quintali 4.831.436; autoveicoli con autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi: 99.818 per una portata complessiva di quintali 5.118.847; totale generale autoveicoli: 440.692, per una portata complessiva di quintali 9.950.283.

La consistenza anzidetta al 31 dicembre 1949 era di 189.432 autoveicoli con licenza in conto proprio per quintali 3.012.495 e di 58.249 autoveicoli con autorizzazione in conto terzi per quintali 2.897.127.

Dal 31 dicembre 1949 al 30 giugno 1955 si è, pertanto, registrato un incremento dell'80 per cento sul numero degli autoveicoli in conto proprio e del 71 per cento sul numero degli autoveicoli in conto terzi, con aumento del 76 per cento sulla portata complessiva.

È un dato di fatto veramente impressionante quello nell'entità del trasporto di merci su strada.

Quante considerazioni affiorirebbero!

È tardi e non posso dirvi tutto quello che vorrei, ma pensate soltanto che la media giornaliera della merce trasportata è di tonnellate 504.823, corrispondenti a 39.892.000 tonnellate-km.

Tenendo presenti queste cifre vedete che ci stiamo avviando verso una situazione analoga a quella dell'America, ove il traffico è ormai di undici dodicesimi sulle strade e di un dodicesimo soltanto sulla ferrovia.

Ma questi dati dimostrano, di per sé soli, la necessità di procedere ad un aggiornamento delle vecchie norme in vigore, che non sembrano più idonee ad assicurare una compiuta e razionale disciplina di questa materia.

Ho, pertanto, già disposto affinché siano accelerati e portati al più presto a termine i lavori per la revisione della legge n. 1349 del 1935.

Particolare cura viene, altresì, dedicata al settore dei traffici internazionali di merci su strada. Oltre alle varie convenzioni di carattere generale in materia di circolazione automobilistica alle quali l'Italia ha aderito negli anni scorsi, sono stati recentemente stipulati particolari accordi, miranti a disciplinare nel modo più soddisfacente i trasporti di merci per via ordinaria fra l'Italia e la Svizzera e fra l'Italia e la Francia. È mio proposito di addivenire ad accordi del genere anche con altri paesi e particolarmente con l'Austria,

la Germania ed il Belgio, perfezionando trattative in corso da tempo.

Trattando delle questioni riflettenti gli autotrasporti, l'onorevole Colitto ha anche accennato alla situazione della Gestione raggruppamenti autocarri (G. R. A.). In proposito devo far presente che già da tempo trovansi all'esame dell'altro ramo del Parlamento il disegno di legge per la liquidazione dell'azienda; è mio proposito fare appello, di intesa con il Ministero del tesoro, alle competenti commissioni del Senato perché l'esame stesso venga condotto a termine con ogni possibile sollecitudine.

Il problema dei trasporti urbani, specie nelle grandi città, va assumendo ogni giorno importanza sempre maggiore nel quadro generale della tecnica e della politica dei trasporti.

L'orientamento tecnico più qualificato, manifestatosi, anche recentemente, nei vari convegni e congressi degli studiosi di tale argomento, è ora indirizzato verso i trasporti per via sotterranea nelle grandi città, onde sottrarre traffico alla superficie e decongestionare così le arterie cittadine eccessivamente caricate.

Tale soluzione concorre in modo determinante al rapido trasporto di grandi masse dalla periferia verso il centro e viceversa, consentendo di soddisfare le esigenze dei grandi centri urbani.

In base a questi criteri, a Roma, è stato costruito e messo in esercizio un primo tronco della ferrovia metropolitana.

Per quanto il tracciato di questo tronco non tocchi la parte della città in cui il traffico è maggiormente congestionato, i risultati dei primi mesi di gestione sono stati assai confortanti.

Infatti, durante i sette mesi di esercizio finora decorsi, sono stati trasportati sulla Metropolitana circa sei milioni di viaggiatori, con una media giornaliera di 35.000 nei giorni feriali e di 45.000 in quelli festivi e con una punta massima di 73.000.

La favorevole esperienza di questo primo tronco ha reso solleciti gli organi tecnici del Ministero dei trasporti a porre allo studio, con tutta l'urgenza che impone la soluzione dei problemi del traffico urbano in relazione anche alle Olimpiadi del 1960, assegnate a Roma, il progetto di massima per il secondo tronco stazione Termini-piazzale Flaminio-Stadio olimpico.

Altri gravi problemi riferentisi alla circolazione della capitale sono stati affrontati dal comune di Roma, con serietà di intendi-

menti, per la costruzione di sottopassaggi pedonali e per l'adozione di altri espedienti intesi a decongestionare il traffico urbano.

Anche la città di Milano ha predisposto, con mezzi ed iniziativa propria, un piano di massima per la sua rete metropolitana e, già da tempo, il progetto esecutivo della prima linea è stato approvato dagli uffici tecnici dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e poi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È noto il grandioso sviluppo assunto nel dopoguerra dalla cosiddetta motorizzazione minore, formata dai velocipedi muniti di motore ausiliario e dai motoveicoli, soprattutto di piccola e media cilindrata, e la sempre crescente diffusione di tali popolari mezzi di trasporto che costituiscono, nel momento attuale, la parte numericamente preponderante del parco motoristico nazionale.

Risulta, infatti, che nel 1954, di fronte ad un milione e centomila autoveicoli, circolavano ben un milione e settecentomila motoveicoli e circa seicentocinquantomila biciclette a motore.

È noto anche come i conducenti di tali veicoli circolino senza essere sottoposti né a controlli né a obblighi di sorta, sia per quanto riguarda un limite minimo di età, sia per quanto attiene le loro condizioni fisiche e psichiche.

Purtroppo il quotidiano verificarsi di incidenti stradali nei quali sono coinvolti motociclisti ha dimostrato che l'aumento degli incidenti stessi, in parte conseguenza dolorosa ma inevitabile dell'intensificarsi della circolazione, è anche una conseguenza della legislazione vigente che consente la guida dei motoveicoli, senza discriminazione di età, a chiunque, sia esso un minorato fisico o psichico, abbia o non abbia la minima conoscenza delle norme di circolazione e persino a chi si sia reso ripetutamente responsabile di precedenti incidenti stradali. (*Interruzione del deputato Foderaro*).

In taluni casi ci siamo trovati costretti a ritirare la patente a persone responsabili di omicidi colposi nella guida di un'automobile e a vedere successivamente le stesse persone correre all'impazzata in motocicletta di grande cilindrata rendendosi ancora più pericolose al prossimo.

Secondo i dati riferibili al 1954, gli incidenti, in cui sono stati coinvolti motoveicoli, sono stati in numero di 52.076, pari al 41,5 per cento della cifra totale: i morti, in questi incidenti, sono stati in numero di 2.371, pari al 45 per cento.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

FODERARO. Ma chi ha fatto codeste statistiche? Non esiste nessuna statistica sicura in questa materia; sono tutti calcoli grossolani.

ANGELINI *Ministro dei trasporti*. Onorevole Foderaro, bastano i dati accertabili presso gli ospedali per dimostrare che la percentuale dei ricoverati per infortuni motociclistici è assai elevata.

L'obbligo della patente per la guida dei motoveicoli, già esistente in Italia, venne abolito con il decreto-legge 29 giugno 1933, n. 1093, e ciò perché la consistenza del parco dei motoveicoli non era tale da destare preoccupazioni per la sicurezza della circolazione e per la pubblica incolumità.

La situazione è oggi assai mutata, data l'intensità sempre crescente del traffico stradale ed il numero imponente e in continuo aumento dei motoveicoli in circolazione.

Il problema è stato pure sollevato in sede parlamentare con varie interrogazioni e ordini del giorno; recentissimo quello dell'onorevole Alberto Cavaliere, in cui si accenna al quotidiano aumento degli incidenti stradali, dovuti in parte all'imperizia dei motociclisti, e si chiedono provvedimenti atti ad assicurare la sicurezza singola e collettiva dei cittadini, disciplinando la guida dei motoveicoli, dato il pericolo che deriva dalla circolazione di tali mezzi quando siano condotti da persone che non abbiano conoscenza delle norme di circolazione e, peggio ancora, non possiedano i requisiti fisici indispensabili.

In molti Stati esteri la guida dei motoveicoli è da tempo soggetta ad apposita regolamentazione e la Convenzione di Ginevra per la circolazione stradale, del settembre 1949, resa esecutiva in Italia con legge 19 maggio 1952, n. 1049, prescrive la patente per motoveicoli, dando facoltà a ciascuno Stato di accordare detta patente anche ai minori di anni 18.

Stando così le cose, ravviso la necessità di disciplinare la guida dei motoveicoli, semplificando, per altro, al massimo grado e rendendo il meno onerosi possibili gli adempimenti cui dovranno sottostare gli utenti.

Infatti se è proibito guidare una automobile a chi non è provvisto di udito e di vista sufficiente, non si comprende perché debba essere liberamente consentito di guidare un motoveicolo a ragazzi di 12-13 anni, di cui non si conosce la idoneità fisico-psichica, nonostante che si tratti di mezzi che raggiungono velocità di chilometri 120-130 all'ora. (*Vivi, generali applausi*).

È da tenere presente che la necessità di un documento di abilitazione per la guida dei motoveicoli servirà anche a porre un freno alla indisciplina di molti conducenti, in quanto detto documento, una volta rilasciato, potrà anche essere ritirato in base alle stesse norme che regolano il ritiro della patente di guida per gli automobilisti.

Ritengo, dunque, doveroso presentare alla Camera il disegno di legge. La Camera lo discuterà, vi apporterà i suoi emendamenti, poiché la Camera è sempre sovrana. Come ministro dei trasporti non posso ignorare che da tante parti d'Italia viene reclamato questo provvedimento. È inutile che facciamo dei congressi nei quali si invoca la disciplina stradale e si denuncia la grave statistica degli incidenti, se non si approvano i provvedimenti urgenti e indispensabili atti a realizzare la desiderata disciplina. Si deve pensare ai provvedimenti che occorrono per evitare che l'Italia sia in testa, come purtroppo è, per gli incidenti stradali. Senza regolamentare questo crescente volume di traffico, e senza regolamentarlo nella maniera migliore possibile, non si dà una garanzia a colui che viaggia in motocicletta e al cittadino. (*Applausi al centro*).

Altro problema, diventato attuale a seguito dei luttuosi incidenti che hanno particolarmente impressionato l'opinione pubblica, è quello attinente alle corse motoristiche su strada.

Nessuno di noi ha avversioni precostituite nei riguardi delle corse motoristiche, essendo, anzi, tutti convinti che da ogni attività agonistica può scaturire un motivo di progresso; ma è evidente l'opportunità, in linea normale, di localizzare l'attività agonistica dei mezzi motorizzati nella sede naturale, cioè negli autodromi, o, eccezionalmente in circuiti chiusi. La cura con la quale questi ambienti possono essere costruiti o regolati potrà ridurre, se non eliminare del tutto, gli incidenti purtroppo sempre prevedibili date le altissime velocità raggiungibili. L'attività agonistica così circoscritta non lederà poi la libertà di circolazione sulle strade d'Italia, sulle quali al traffico ordinario nazionale si aggiunge in determinati periodi dell'anno, in forma talvolta imponente, il traffico del turismo straniero. È logico, del resto, che le corse motoristiche si svolgano, in massima, sugli autodromi o, eccezionalmente, in circuiti chiusi, e che le strade pubbliche siano lasciate aperte e libere al traffico normale, senza quei disturbi che, da tempo, con frequenza sempre crescente, vengono provocati dalle corse; questo è anche il voto

concordemente formulato dagli enti e dalle categorie maggiormente interessate al libero uso delle nostre strade.

Al fine di una maggiore disciplina della circolazione, influirà favorevolmente anche il nuovo codice della strada: lo schema di progetto, diramato alla fine dello scorso anno per una indagine pubblica, è stato anche oggetto di approfondito esame da parte di un organo altamente qualificato, quale è la Commissione permanente per l'automobilismo. In questo organo consultivo del Ministero dei trasporti sono ampiamente rappresentate le amministrazioni statali, l'industria, gli utenti, coadiuvati da esperti e docenti di discipline attinenti ai problemi della circolazione; e il contributo che la commissione ha dato per il perfezionamento del progetto di codice è di notevole rilievo.

Devono, inoltre, essere sottolineati i provvedimenti in parte già attuati e che intendo perfezionare, contro la molestia dei rumori provocati dai motori.

Ho cercato in tutti i modi di organizzare — e fortunatamente si è attuata — la Lega nazionale contro i rumori, da me presieduta. In questi giorni la Lega ha tenuto il suo secondo congresso a Roma, e sono convenuti vari studiosi, professori universitari, rappresentanti autorevoli delle grandi amministrazioni comunali italiane. Sono stati svolti due temi: « Motori silenziosi » e « Casa del silenzio ».

Circa la questione dei rumori è inutile che io mi dilunghi nella descrizione del tormento che oggi ne deriva. È un tormento che colpisce tutti, ma colpisce soprattutto l'uomo che lavora nello stabilimento, per cui noi ci dobbiamo battere affinché gli si diano utensili non rumorosi, perché lo si fornisca di trasmissioni non rumorose; affinché l'operaio, che sta 9 ore al suo lavoro, la sera possa per lo meno tornare a casa con i nervi non eccessivamente scossi.

Quindi, nostro compito è aggredire il rumore nelle officine e nelle strade, operando in modo da far sì che i motori siano silenziosi.

E badate, onorevoli colleghi, che le case costruttrici di automobili e di motociclette, in generale, producono motori silenziosi: sono i detentori dei motori che operano certe trasformazioni per cui i motori divengono rumorosi.

Oggi le amministrazioni comunali dei più grandi centri sono fornite di apparecchi fonometrici, i quali servono a identificare il grado di rumore in maniera che al di sopra

degli 85 *phon* il detentore del motore rumoroso possa essere dichiarato in contravvenzione.

D'altro canto, nella costruzione di nuove case si cerca di impiegare materiali isolanti e di prendere provvedimenti intesi ad attutire il rumore: per esempio, ottenere ascensori non rumorosi, evitare l'installazione di officine nella parte inferiore del caseggiato, e via dicendo.

In sostanza, è in corso di studio una serie di iniziative contro i rumori, non soltanto a carattere nazionale, poiché attualmente in tutto il mondo si lotta contro i rumori. Del resto, che il nostro Paese sia rumoroso è di dominio pubblico: lo sa anche il turista. Potrei qui citare un caso che mi è occorso di constatare: su certa propaganda turistica francese per la Costa Azzurra, dopo la descrizione di talune località francesi, si dice che in Italia « i rumori cominciano da Chiasso ». Vale a dire: entrate a Chiasso, e il chiasso prosegue fino a Palermo, perché tutta l'Italia è chiassosa.

Frattanto, è stata messa a punto una organizzazione di verifica e controllo dei rumori che culmina nel Centro sperimentale di fonometrica istituito in Roma, tra gli scopi del quale vi è quello di provvedere alla taratura periodica dei fonometri, i moderni apparecchi impiegati presso gli ispettorati compartimentali per la misura del livello di rumore emesso dagli scappamenti degli autoveicoli. È da mettere in evidenza che assai efficace può essere anche l'azione di propaganda che deve svolgersi ai fini del civile comportamento degli utenti della strada; in tale attività, l'Ispettorato della motorizzazione, che agisce in piena intesa con le autorità di polizia, ha trovato e trova una valida collaborazione da parte delle principali autorità comunali e della Lega nazionale per la lotta contro i rumori.

E passiamo al coordinamento. Uno dei maggiori problemi che domina il settore dei trasporti è quello relativo al coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia. È un problema che sentiamo, che abbiamo agitato per anni e anni.

Su questo argomento si è formata una larga letteratura, e suggerimenti e indirizzi sono stati esposti, critiche e voti pronunciati da varie parti con l'intento lodevole di contribuire in modo efficace alla soluzione di così importante esigenza.

La materia è stata ampiamente e con tanta acutezza trattata dal relatore, onorevole Bima, e posta in chiara evidenza dall'onorevole Del Fante.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Il mio pensiero, onorevoli colleghi, è stato sempre chiaro e preciso. Non faccio una questione personale. Oggi sono qui al banco del Governo nella speranza di poter fare del bene per il mio Paese con la vostra fiducia. Prima ero tra voi e potevo parlare, forse, con maggiore libertà. Non intendo, ad ogni modo, rinunciare per niente a quella che è stata la mia impostazione.

Al di sopra di ogni considerazione particolare e di ogni polemica più o meno nostalgica o burocratica, il quesito da risolvere è uno solo, e cioè: quale si ritiene che debba essere, e quale potere debba avere, l'organo della pubblica amministrazione chiamato ad attuare il necessario coordinamento tra strada e rotaia.

Per parte mia, ho sempre affermato ed affermo che l'organo della pubblica amministrazione demandato alla soluzione di questo ormai indilazionabile problema è organo che deve avere in sé la possibilità direttiva e deliberativa dei due settori strada e rotaia dalla costruzione all'esercizio: (*Applausi*). Talché, esame e deliberazione scaturiscano da una unica fonte responsabile con la organicità ed urgenza che i provvedimenti richiedono, così come l'esperienza quotidianamente ci insegna e reclama.

D'altra parte, la soluzione del problema deve inquadrarsi sia nel rispetto della volontà espressa dal Parlamento, sia con l'ossequio, il più rigoroso, dell'interesse della collettività per realizzare i migliori e più organici servizi di trasporto.

Sono queste le direttive che mi pare debbano essere tenute nella massima evidenza dal competente organo per lo studio e la riforma della pubblica amministrazione.

Devo, poi, puntualizzare alcuni aspetti di carattere particolare.

È stata costituita presso il Ministero dei trasporti una commissione, formata di funzionari dell'ispettorato generale della motorizzazione e delle ferrovie dello Stato, con l'incarico di risolvere, caso per caso, le questioni inerenti alla concorrenza che autolinee di nuova istituzione possono esercitare ai danni delle ferrovie dello Stato, nonché di dirimere quelle altre questioni, inerenti sempre ad autolinee, sulle quali l'amministrazione ravvisi, di volta in volta, l'opportunità di interpellare la commissione medesima.

Nello stesso spirito è stato creato un secondo organo collegiale, denominato « commissione mista », con la partecipazione, oltre che dei rappresentanti dell'ispettorato generale e delle Ferrovie dello Stato, anche dei

concessionari di autolinee, con l'incarico di esaminare e disciplinare la concorrenza fra l'azienda ferroviaria statale e gli autoservizi esistenti, in relazione al noto accordo intervenuto fra le ferrovie dello Stato ed i concessionari.

Senonché queste forme di attività e quanto altro viene compiuto dall'amministrazione in vista di una più sana e ragionevole coesistenza dei vari mezzi di trasporto, non risolvono il problema in modo soddisfacente.

Lo sviluppo imponente dell'autotrasporto di merci per conto terzi e in conto proprio, i rapporti fra i servizi di linea, direttamente gestiti dallo Stato o concessi, da un lato, e quelli occasionali specialmente attuati dalle agenzie di viaggio e numerosi altri aspetti del continuo e pressante evolversi dei trasporti, in relazione non solo al progresso tecnico, ma alla evoluzione delle esigenze degli utenti, crea incessantemente nuovi problemi che assumono importanza sostanziale rilevante in breve volgere di tempo.

È per questo che bisogna oramai agire più in profondità: bisogna procedere con coraggio ad analisi e diagnosi dei fenomeni per stabilire quello che è sano e quello che è patologico, per creare omogeneità — non identità — di situazioni, al fine di consentire un equo ed armonico sviluppo dei vari mezzi di trasporto nell'interesse superiore della collettività, e in modo che il nostro sistema possa sempre più utilmente inserirsi in quello internazionale, nelle migliori condizioni.

Del bilancio ferroviario parlano un po' tutti nella stampa e nei congressi dedicati ai trasporti su rotaia: alcuni di questi interventi, specialmente quelli che leggiamo sulla stampa e che riflettono l'opinione pubblica, si concretano in un rilievo fondamentale, e cioè che l'amministrazione ferroviaria è gravemente ammalata, colpita ormai da malattia cronica, inguaribile e progressiva, denunciante una perdita in continuo, preoccupante aumento.

A questo proposito è opportuno che io parli molto chiaramente e alla Camera ed al paese, per denunciare la realtà dei fatti e per indicare i possibili rimedi.

Realtà dei fatti che nega la presunzione che molti hanno, e cioè che in tutto il personale, dal ministro al manovale delle ferrovie, affiori una insita incapacità di gestire questa grande azienda con risultati positivi.

La verità è, invece, diversa, ed io ne devo dare atto al paese, e cioè che il personale ferroviario, animato da buona volontà, fornito

di notevole capacità tecnica, e pronto in ogni ora a sensibili sacrifici, è in grado di assolvere normalmente a tutte le esigenze della gestione ferroviaria.

La prima considerazione da farsi in materia di bilancio ferroviario è la seguente: è indubitato che qualunque azienda industriale per essere gestita con criteri rigorosamente economici deve essere in grado di regolare autonomamente, liberamente, le proprie fonti di entrata, per potere, sulla base di tali fonti, dimensionare le proprie spese.

Nella gestione ferroviaria noi ci troviamo di fronte, invece, all'impossibilità di assolvere a quanto detta l'articolo 16 della legge 7 luglio 1907, e cioè all'adempimento del primo degli obblighi di un gestore di azienda, che sarebbe quello di far fronte alle spese con le entrate derivanti dall'esercizio dell'azienda.

Infatti, salvo pochi casi particolari, sia dall'esame dei bilanci di aziende ferrotramviarie, gestite dall'iniziativa privata, sia dal bilancio ferroviario, risulta che i servizi di trasporto su rotaia, gravati dalla necessità di applicare tariffe politiche e dalla necessità di concedere per certi settori economici e sociali agevolazioni tariffarie, si presentano necessariamente deficitari. Il che significa, in poche parole, che non potendosi gestire le aziende con piena libertà di adeguamento delle spese alle entrate, occorre l'intervento dello Stato per colmare i rilevanti *deficit*, sia sotto la forma di sovvenzione come nel settore privato, sia sotto la forma di integrazione del bilancio per le aziende statali. In tal modo, quando si parla di azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si esprime un concetto teoricamente giusto, ma praticamente inattuabile nella sua fondamentale essenza, in quanto, per essere veramente autonoma sul piano economico, l'Azienda dovrebbe poter attuare una gestione libera.

Fatte queste premesse d'ordine generale, procederò ora alla trattazione di carattere particolare dei problemi che riguardano il bilancio aziendale. Risponderò così anche agli onorevoli Troisi, Colitto, Graziadei, Del Fante, ed agli altri colleghi che sono intervenuti sull'argomento.

Le spese previste nel bilancio 1955-56 ammontano, come vi ha detto il relatore, a miliardi 296,5, contro entrate previste di miliardi 254, con un disavanzo, quindi, di miliardi 42,5.

Si rende, per altro, necessario esaminare il bilancio, la cui elaborazione risale all'ottobre 1954, in relazione alla situazione attuale, quale emerge dal consuntivo dell'eser-

cizio finanziario 1954-55, in corso di chiusura, e dall'aggiornamento dei fabbisogni segnalati dai servizi dell'amministrazione, dai quali risulta una insufficienza di stanziamenti.

La realtà è che si rende necessario aggiungere, alle spese originariamente previste, quelle ritenute ora imprescindibili per graduare nel tempo le deficienze di manutenzione delle linee, dei fabbricati e degli impianti in genere, verificatesi nel periodo bellico e post bellico, che non sono state finora eliminate.

Anche i rinnovamenti dell'armamento e di alcuni importanti impianti fissi hanno subito ritardi.

Il materiale rotabile, poi, con una consistenza inferiore a quella anteguerra, ma con prestazioni in tonnellate-Km. virtuali di treno completo superiori al 20 per cento e nelle più avverse condizioni di esercizio dovute alle accennate insufficienze dell'armamento, richiede manutenzioni e rinnovamenti di entità crescente, che nei passati esercizi sono stati assicurati in parte col ricorso a finanziamenti straordinari e in parte sono stati rinviati. Occorre, ora, mettere a regime tale settore delle spese, essenziale per la funzionalità e la sicurezza dell'esercizio.

Il complesso degli stanziamenti pertinenti a tutti questi capitoli, richiede un aumento globale, secondo le più aggiornate segnalazioni dei servizi, di circa 27-28 miliardi, ai quali occorre aggiungere 3 miliardi per l'aumento dei costi del carbone e dell'energia elettrica per la trazione dei treni, 1,5 miliardi per gli aumenti subiti dai costi della mano d'opera privata e da altri servizi e prestazioni di terzi, 1 miliardo per sopperire alla crescente incidenza dei danni arrecati all'esercizio da cause di forza maggiore (alluvioni, mareggiate, ecc.) e 4 miliardi per la prima annualità del terzo prestito contratto con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, la cui legge di autorizzazione è stata emanata dopo la presentazione del bilancio, e per la prima rata di interessi sul prestito svizzero, che avrà attuazione finanziaria nei prossimi mesi dell'esercizio in corso.

DI VITTORIO. Onorevole ministro, permetta che le chiedo un chiarimento: nelle entrate sono comprese le spese che le ferrovie sopportano per altre amministrazioni statali?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questa nota non è compresa nelle spese. Ne parlerò fra poco.

In relazione ai noti eventi che hanno consentito di riassumere la gestione delle ferrovie del territorio di Trieste, nel passato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

affidata ad organi locali, si riversa da questo esercizio, sul bilancio ferroviario, il disavanzo di gestione di quelle linee, pari a circa un miliardo.

In complesso, i maggiori oneri così succintamente elencati ammontano a miliardi 38,5, che elevano le spese previste a miliardi 335 ed il disavanzo a miliardi 81.

I provvedimenti legislativi di carattere generale per i miglioramenti economici disposti a favore di tutti i dipendenti statali, determinano, ovviamente, anche per il personale ferroviario, un aumento di spesa nel limite delle somme che sono state all'uopo accantonate: infatti questo aumento è compreso nella spesa globale di 120 miliardi alla quale il Tesoro ha dovuto fare fronte per tutti i dipendenti statali, in conseguenza dell'applicazione dei miglioramenti predetti.

Per quanto, poi, concerne le entrate, le attuali previsioni fanno ritenere che, nel complesso, esse possano superare di circa 2 miliardi quelle iscritte nel bilancio. L'andamento dei prodotti del traffico si mantiene finora favorevole, con un incremento medio, nei primi tre mesi dell'esercizio in corso rispetto ai corrispondenti tre mesi dell'esercizio precedente, di circa il 4,1 per cento, di cui il 3,9 per cento per gli introiti del traffico viaggiatori ed il 4,7 per cento per gli introiti del traffico merci.

Da quanto ho finora detto emerge chiaramente, come già l'onorevole relatore ha sapientemente illustrato, che la causa essenziale dell'attuale situazione deficitaria dell'azienda ferroviaria è costituita dall'insufficiente rivalutazione delle entrate, che non hanno potuto seguire nella stessa misura le spese, le quali, oltre ogni azione di controllo dell'amministrazione, sono cresciute adeguandosi gradatamente al livello del costo della vita e dei prezzi correnti sul mercato dei beni e dei servizi.

Il seguente raffronto schematico fra i risultati finanziari dell'esercizio 1938-39 e dell'esercizio 1954-55 meglio vale a concretare, in cifre, la situazione:

entrate: aumento 52 volte;

spese: aumento 70 volte.

Mentre, però, le tariffe sono state aumentate, rispetto al 1938, mediamente di circa 31 volte per i viaggiatori e di 36 volte per le merci, gli introiti sono aumentati di 52 volte per effetto degli incrementi di traffico: viaggiatori-Km. 88,2 per cento, tonnellata-Km. 14,6 per cento.

Le spese hanno superato, in alcune voci, le 80 volte raggiungendo anche le 100 volte.

Le spese di personale sono aumentate di circa 72 volte per effetto della rivalutazione media unitaria delle retribuzioni che è, nel 1954-55, di 62 volte rispetto al 1938-39, nonché della maggiore consistenza complessiva che è di circa 162.000 unità nel 1955 rispetto alle circa 139.000 del 1939.

Raffrontando, poi, i costi ed i ricavi medi per tonnellata-Km. virtuale di treno completo, si rileva che i costi sono aumentati, rispetto all'anteguerra, intorno alle 57 volte, mantenendosi, all'incirca, sullo stesso livello dell'indice dei prezzi all'ingrosso e di quello del costo medio della vita (base 1938).

Il ricavo medio è di circa 41 volte quello del 1938-39 e risulta più elevato dell'aumento medio subito dalle tariffe dall'anteguerra ad oggi.

Di fronte a tali risultanze si pone necessariamente il problema di cui mi accingo a trattare.

Sono note all'Assemblea le istanze da me ripetutamente poste in occasione dell'esame dei bilanci dell'amministrazione ferroviaria, di addivenire alla definitiva chiarificazione delle spese e delle entrate di effettiva pertinenza dei bilanci stessi, nell'intento di separare i risultati effettivi della gestione da quelli figurativi, cioè da quelli che l'amministrazione ferroviaria è costretta ad iscrivere nel proprio bilancio, ma che non riguardano affatto la sua gestione in quanto azienda di esercizio, e che si confondono con quelli reali solamente per la confusione che si fa tra l'esercizio delle ferrovie ed i servizi dello Stato.

Intendo riferirmi agli oneri extra aziendali, riversibili a carico delle altre amministrazioni dello Stato e degli enti per conto e nell'interesse dei quali le Ferrovie dello Stato li sostengono.

L'onorevole relatore ha trattato molto chiaramente e compiutamente questo importante aspetto del bilancio e gli sono grato dell'aiuto che mi porge per riportare ancora una volta la questione all'esame dell'Assemblea.

Ho sempre sostenuto in questa aula che il risanamento del bilancio deve prendere le mosse dalla chiarificazione del bilancio stesso, cioè dalla discriminazione fra oneri della gestione ed oneri che non le appartengono. Solamente conoscendo quale è la vera, reale entità del disavanzo effettivo, proprio dell'esercizio ferroviario, sarà possibile stabilire l'entità del problema di risanamento della gestione ed in quali reali termini si pone ed in quale misura deve essere valutato.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Dall'accennata chiarificazione discendono anche conseguenze importanti, sia per l'amministrazione ferroviaria, che sarà posta di fronte ad una situazione reale la cui sistemazione la concerne direttamente, sia per le altre amministrazioni dello Stato, che dovranno assumere la responsabilità degli oneri che le riguardano, sia per l'utente dei servizi ferroviari, che conoscerà il costo effettivo dei servizi ai quali ricorre in relazione al prezzo pagato, sia, infine, per il contribuente, al quale fa carico la parte del costo del trasporto che si ritenga, nell'interesse generale, di dover trasferire dall'utente alla collettività.

L'amministrazione ferroviaria ha valutato, con indagine analitica, gli oneri extra-aziendali reversibili, i quali, in base alle condizioni in atto nel 1954, sono stati così determinati:

per trasporto di persone a prezzo ridotto per ragioni sociali, prezzo che in molti casi non paga neppure il costo vivo del trasporto	Miliardi 23 -
per trasporto di merci a prezzo ridotto per ragioni sociali o di politica commerciale e valutaria	» 16,7
per disposizioni di natura politica e sociale e, in genere, extra aziendale, così ripartiti negli importi più notevoli:	
— mancato adeguamento del contributo del Tesoro al carico attuale delle pensioni, il cui onere si riversa completamente a carico del bilancio ferroviario.	» 15 -
— onere per il trasporto delle corrispondenze postali effettuato dalle Ferrovie dello Stato senza corrispettivo	» 5 -
— oneri per la sistemazione degli ex esonerati politici	» 3,3
— oneri di ammortamento dei prestiti assunti a carico del bilancio ferroviario per la quota parte relativa alle spese di ricostruzione di pertinenza dello Stato	» 2,4
altri	» 2,3
	—
Totale	Miliardi 67,7

Per effetto dell'aggiornamento in base ai costi attuali, gli oneri predetti superano, complessivamente, i 70 miliardi.

Anche se queste cifre, di per sé imponenti, dovranno essere sottoposte ad un attento vaglio e ad un'accurata revisione, non vi ha dubbio che ci troviamo di fronte ad un problema di notevole ampiezza, che non può essere trascurato quando si discute di disavanzo del bilancio ferroviario e del suo risanamento.

L'onorevole relatore contrappone a questi oneri quelli da iscriversi nella parte passiva del bilancio ferroviario per tener conto degli interessi sul patrimonio ferroviario e del relativo ammortamento.

La questione è, però, puramente formale, perché la sua soluzione in un senso o nell'altro, non modifica, nella sostanza, l'apporto del Tesoro, per colmare il disavanzo di gestione. Tuttavia, mi sia lecito osservare che gli interessi sul capitale aziendale non costituiscono una partita passiva del bilancio d'esercizio, in quanto la retribuzione del capitale investito scaturisce dall'utile di gestione o avanzo di esercizio, se esiste. Quando il prezzo del trasporto, cioè le tariffe, sono ancora lontane dal costo reale di esercizio, sarebbe privo di senso pratico creare una spesa artificiosa in bilancio che non potrebbe essere affatto considerata fra i costi da assumere a base della determinazione delle tariffe.

La chiarificazione del bilancio non porterà, evidentemente, un sollievo immediato e diretto per il Tesoro, in quanto il suo concorso per colmare il disavanzo resterà per il momento immutato, anche se suddiviso in più voci. Col tempo, però, un controllo diretto di questi oneri da parte delle amministrazioni che li dovranno sostenere favorirà certamente la loro limitazione, mentre in atto non è in facoltà dell'amministrazione ferroviaria poter intervenire.

Occorre, quindi, esaminare quali prospettive si presentano per affrontare il risanamento sostanziale della gestione ferroviaria di Stato e restituire al bilancio l'equilibrio totale o almeno nella misura in cui esso si presenta come pregiudiziale per il mantenimento di una azienda autonoma.

Le condizioni in cui si svolge l'attività ferroviaria sono evidentemente mutate, non solo rispetto a quelle in atto quando le ferrovie furono assunte in gestione dallo Stato e fu costituita l'azienda autonoma, della quale quest'anno ricorre il cinquantenario, ma anche rispetto alla situazione economica generale del paese ed alla situazione specifica del settore dei trasporti.

L'esercizio delle ferrovie è passato gradualmente dal regime di monopolio, del quale ha

fruito incontestabilmente dall'inizio fino al periodo successivo alla prima guerra mondiale, al regime di concorrenza, in condizioni di sempre più aperta e decisa competizione con gli altri mezzi di trasporto, specialmente su strada, fino a raggiungere l'attuale acme con il recente rapidissimo sviluppo della motorizzazione e dei trasporti motorizzati.

Tale situazione di concorrenza, come ho detto, esiste da anni e già dopo la crisi economica del 1930 cominciò a farsi sentire tanto da provocare provvedimenti di difesa della ferrovia, i quali concorsero, allora, a frenare lo sviluppo degli autotrasporti merci.

Le conseguenze economiche di questa competizione, acuita da asprezza di situazioni determinate dall'ansiosa ricerca di occupazione della mano d'opera esuberante e disoccupata, non potevano non farsi sentire nella gestione ferroviaria, alla quale manca, per la sua stessa natura tecnica e per i vincoli e le restrizioni connessi con la sua struttura giuridica, l'elasticità e la manovrabilità necessarie per adattarsi alle mutevoli esigenze del mercato dei trasporti.

L'adattamento dell'azienda ferroviaria a questa nuova complessa situazione che, come ho accennato, si è esasperata in questi ultimi anni, oltre ogni previsione, non può essere frutto di un provvedimento, né può essere realizzato in breve tempo. Devesi considerare che l'azienda trovasi, ora, in una fase di transizione sperimentale e che la ricerca del suo nuovo equilibrio richiederà ancora del tempo e la mobilitazione di tutte le sue risorse materiali e spirituali.

A proposito della concorrenza voglio assicurare l'onorevole Graziadei che sarà da me attentamente seguito l'operato della « Commissione mista » istituita con l'accordo fra le ferrovie dello Stato e l'A. N. A. C.: rilevo, peraltro, che la Commissione è costituita in maggioranza di funzionari dello Stato.

Dagli accertamenti compiuti risulta, inoltre, che il primo biennio dell'esperimento di questo accordo non può dirsi negativo: esso, in linea di fatto, ha consentito, fra l'altro, di eliminare attraverso intese tariffarie le principali manifestazioni di una lotta di prezzi che tendeva a divenire preoccupante.

Circa le prospettive di aumento delle entrate, mi preme richiamare l'attenzione dell'Assemblea su due questioni: la possibilità di contare in avvenire su incrementi degli introiti per fronteggiare le nuove spese al cui maggior livello dovrà assestarsi il bilancio ferroviario, ed il ridimensionamento dell'esercizio ferroviario in relazione alla

convenienza economica di sostituirlo con autoservizi.

Esamino il primo problema solamente sotto l'aspetto delle possibilità che si offrono per un incremento delle entrate, in quanto i risultati aritmetici del bilancio non possono, da soli, giustificare decisioni e provvedimenti che investono tutta l'economia del Paese, alla cui ascesa deve concorrere ogni atto del Governo, anche se richiede sacrifici finanziari temporanei, in vista, però, del raggiungimento di un equilibrio duraturo in tutti i settori dell'economia nazionale.

L'esame di queste possibilità lascia, quindi, impregiudicata la soluzione che, al momento opportuno, si riterrà più conveniente di scegliere per assestare il nuovo equilibrio della gestione della massima azienda di Stato.

Il problema dell'aumento delle entrate ha due aspetti: incremento del traffico ed aumento delle attuali tariffe.

Un incremento del traffico ferroviario è certamente possibile ed è prevedibile tanto per il settore dei viaggiatori che per quello delle merci.

Il traffico viaggiatori, che risulta oggi, rispetto all'anteguerra, incrementato di oltre l'80 per cento (considerato in termini di viaggiatori-Km.) si è sviluppato nel periodo più recente con un tasso di incremento annuo del 2-3 per cento, dovuto, in parte (0,5 per cento), all'aumento della popolazione.

L'incremento del traffico viaggiatori ha, tuttavia, subito un arresto a partire dall'inizio del 1954, e la cosa è certamente da mettersi in rapporto agli aumenti piuttosto elevati che nelle tariffe sono stati apportati nel dicembre 1953 (25 per cento). Vi ha influito, pure, il notevolissimo sviluppo della motorizzazione, specie di quella privata e minuta (motocicli, *motorscooters*, biciclette a motore), che offre la possibilità di sottrarsi, specie per le brevi distanze, ai servizi pubblici regolari.

Varie considerazioni (incremento del reddito, aumento costante del turismo, non solo internazionale, ma anche interno, ed a sempre maggiori distanze, ecc.) inducono, tuttavia, a prevedere che non sia lontana una ripresa.

A tale prospettiva sarà necessario adeguare la disponibilità dei mezzi rotabili, specie di quelli più efficienti e confortevoli che oggi si richiedono: occorreranno soprattutto nuove carrozze, elettromotrici e automotrici. Ed è evidente quanto un notevole sviluppo del traffico viaggiatori sia condizionato alla soluzione di questo importante e pregiudiziale problema.

Il traffico-merci non ha presentato, rispetto all'anteguerra, un incremento di rilievo fino al 1952-53. Da tale esercizio esso ha, invece, avuto un incremento costante che possiamo valutare del 3 per cento all'anno.

Malgrado la concorrenza per certi aspetti più accentuata dei trasporti stradali, l'andamento crescente del traffico ferroviario-merci non ha subito alcun arresto a seguito degli aumenti tariffari dal dicembre 1953 (6-7 per cento in media) e dura tuttora con incoraggiante ritmo.

È questo uno tra i primi visibili segni del continuo miglioramento economico generale, e in particolare dell'incremento della produzione industriale e, per il traffico da e per l'estero, della politica di liberalizzazione degli scambi.

I trasporti ferroviari riguardano, infatti, per oltre i quattro quinti, prodotti industriali e subiscono, quindi, gli effetti dell'andamento di tale produzione.

Quanto alla possibilità, che io, come già ho chiaramente detto, considero qui soltanto sul piano teorico, di incrementare le entrate mediante provvedimenti tariffari, essa è condizionata a vari fattori di carattere economico e sociale.

Nel campo del traffico viaggiatori un aumento tariffario dovrebbe essere contenuto in modesti limiti e, possibilmente, essere stabilito in modo da evitare che le contrazioni della domanda possano neutralizzare, in tutto o in parte, i risultati finanziari che ci si ripromettesse di conseguire.

Trattasi, infatti, di un traffico assai sensibile alle variazioni del prezzo e al ricorso a mezzi concorrenti, siano essi privati o in servizio pubblico.

Infine, sono da considerare le difficoltà derivanti dal fatto che, lungo molte linee ferroviarie, anche di non secondaria importanza, corrono autoservizi di linea, i cui prezzi, non differenziati come quelli ferroviari in relazione alla pluralità delle classi (salvo che per le cosiddette linee di gran turismo), anche quando sono livellati alle tariffe ferroviarie, lo sono con quelle della terza classe, ed agiscono, quindi, particolarmente sul traffico delle classi superiori che danno anch'esse notevole apporto alle entrate del traffico viaggiatori. Di tale stato di fatto le ferrovie non possono fare a meno di tener conto nelle loro manovre tariffarie.

Gli elementi esposti consentono di concludere che, se pure l'attuale livello delle nostre tariffe viaggiatori risulta ancora sensibilmente più basso rispetto a quello della

maggior parte delle altre ferrovie europee e tra i meno rivalutati rispetto all'aumento dei costi, la situazione attuale consentirebbe di far ricorso solo ad un aumento delle tariffe contenuto in limiti alquanto modesti.

Un certo incremento delle entrate si può ottenere, inoltre, nel campo dei trasporti di merci, mediante opportuni provvedimenti tariffari e lo sviluppo ulteriore dei servizi terminali e cioè raccordi, carrelli stradali e casse mobili.

Anche in tali settori, tuttavia, non si potrebbero attendere cospicui risultati finanziari. In questo campo, del resto, operano vari ordini di freni. Per prima cosa occorre pensare ai riflessi che troppo alti aumenti di tariffe possono produrre sull'economia del paese, ora in fase di promettente sviluppo; ed è superfluo ricordare che è sempre stata cura del Ministero dei trasporti di assecondare queste esigenze, nella delicata funzione che esso svolge in materia di politica finanziaria.

Pertanto, benché anche il livello delle nostre tariffe ferroviarie merci risulti tuttora tra i più bassi d'Europa, si può affermare che il problema di un adeguamento tariffario deve essere considerato con la necessaria prudenza, tenuto conto, da un lato, delle esigenze finanziarie delle ferrovie e, dall'altro, delle necessità dell'attività produttiva e degli scambi della nazione.

Concludendo sugli esposti argomenti, e in base alle riserve formulate, può quindi affermarsi che, pur considerando le prospettive d'incremento del traffico, eventuali provvedimenti di natura tariffaria, nell'attuale e futura situazione dei trasporti terrestri, difficilmente potrebbero conseguire un introito annuo superiore, complessivamente, di circa 15 miliardi, o poco più, a quello attuale.

In linea generale, è incontestabile, per altro, che la condizione essenziale per incrementare il traffico e sostenere i prezzi del trasporto nei confronti dei mezzi concorrenti è, indubbiamente, quella di assicurare servizi sempre più confortevoli e veloci per i viaggiatori, e sempre più idonei a soddisfare le esigenze dell'agricoltura, del commercio e dell'industria, per le merci.

Nell'esercizio 1955-56 si avrà un miglioramento nel servizio viaggiatori, sia in conseguenza delle nuove elettrificazioni, sia per il previsto accrescimento del parco delle automotrici e delle carrozze.

In conseguenza dell'estensione della elettrificazione, si otterrà una maggiore velocità commerciale dei treni viaggiatori e merci, e, specialmente per questi ultimi,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

un considerevole aumento del peso trainabile.

Il maggior numero di automotrici delle quali si potrà disporre nell'esercizio 1955-56 permetterà di estendere la terza classe (classe seconda dal prossimo giugno) a vari treni già effettuati con tali mezzi e di sostituirne altri attualmente a vapore.

In complesso, col nuovo orario del 3 giugno 1956, si avrà un aumento giornaliero di circa 9.000 Km-treno automotrice e 2.500 Km-treno elettromotrice, rispetto alla situazione dell'orario 22 maggio 1955.

Alla stessa data del 3 giugno 1956 avrà luogo anche in Italia l'applicazione del nuovo regime europeo delle classi di viaggio, con riduzione delle attuali tre classi a due sole (classe prima a 6 posti per compartimento, e classe seconda a 8 posti per compartimento).

Per aumentare i posti offerti sono in corso le seguenti forniture, delle quali alcune in avanzato stato di allestimento: 268 carrozze, 80 fra automotrici e rimorchi, 22 coppie di elettromotrici e rimorchi. È prossima, poi, l'ordinazione di altre 5 coppie di elettromotrici e rimorchi.

A costruzione avvenuta, ciò che si prevede si verificherà in buona parte entro l'esercizio in corso e per il resto pressoché integralmente entro il 1956, si avrà un incremento in cifra tonda di 25.000 posti offerti, quantitativo di gran lunga superiore ai 9.000 posti circa che si perderanno per effetto dalla trasformazione degli attuali compartimenti di 2ª classe da 8 a 6 posti, trasformazione che si va gradualmente attuando, come ho detto, in conseguenza del previsto passaggio del servizio viaggiatori dal regime di tre a quello di due classi.

Per incrementare il traffico con mezzi leggeri entreranno sicuramente in servizio nell'esercizio in corso: 6 automotrici a completa aderenza, che permetteranno di migliorare e intensificare i servizi della linea Paola-Cosenza, sopprimendo alcune fra le corse automobilistiche che collegano i due centri; 57 automotrici a 72 posti del tipo già in servizio, ma con vari miglioramenti che saranno distribuite a tutti i compartimenti e utilizzate prevalentemente in rinforzo a treni esistenti, al fine di meglio proporzionare i posti offerti alla reale frequentazione e di estendere il servizio della terza classe.

Saranno poi utilizzati pure nell'esercizio 1955-56, n. 5 autotreni Fiat, composti ciascuno di tre pezzi, provenienti da materiale disastro, ricostruito con sostanziali modifiche e migliorie.

Sono, altresì, in corso avanzato di studio e di impostazione costruttiva, i prototipi di nuove automotrici, tutte con potenza specifica elevata e capaci, quindi, di trainare, in condizioni di linea favorevoli, un rimorchio. Sono previsti, rispettivamente, tipi più economici per linee secondarie e percorrenze brevi, e tipi che offrono maggiore comodità per relazioni di maggiore importanza.

Un particolare cenno meritano, poi, sette complessi, composti ciascuno da due automotrici permanentemente accoppiate, il cui progetto risponde ad un capitolato tecnico concordato fra le varie amministrazioni europee e che sono destinate ai noti servizi T. E. E. (*Trans Europ Express*) fra centri internazionali di particolare importanza.

Un sensibile aumento della velocità commerciale si avrà sicuramente, oltretutto per merito delle elettrificazioni, anche con la intensificazione dei servizi con mezzi leggeri, e dell'esercizio con locomotive *Diesel*, quando queste entreranno in servizio.

Le locomotive in allestimento sono 25.

Esse costituiscono un tipo che potremo dire italiano in quantoché accoppiano una elevata potenza con un limitato peso per asse, allo scopo di renderle atte alla circolazione su linee secondarie, in modo da potenziarle aumentandone la prestazione.

Alcune sono del tipo *Diesel*-elettrico ed altre del tipo *Diesel*-idromeccanico.

Un particolare cenno meritano anche i mezzi leggeri cosiddetti anfibi, capaci cioè di fare servizio sia sulla rete trifase che su quella a corrente continua; lo studio di questi mezzi è ormai a punto e i prototipi sono già stati ordinati. Se, come si spera, si potrà poi passare rapidamente dalla realizzazione dei prototipi alla costruzione di un adeguato numero di unità, sarà possibile ottenere sulla rete trifase, nelle percorrenze dei treni viaggiatori celeri, aumenti di velocità veramente ragguardevoli, così da portarli al livello della rete a corrente continua.

Un miglioramento della velocità commerciale dei treni merci si avrà anche per effetto di altri accorgimenti tecnici di esercizio già predisposti ed in corso di attuazione, nonché per effetto dell'estensione dell'applicazione dell'apparecchiatura del freno continuo ad un sempre maggior numero di carri merci, in modo da aumentare la percentuale di carri frenati disponibili nei treni e, quindi, la categoria di velocità alla quale possono viaggiare.

Sarà dato, inoltre, il massimo impulso allo sviluppo dei binari di raccordo, dei servizi di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

ritiro e consegna a domicilio, oltreché per il collettame, anche per i carri completi, con l'impiego dei carrelli stradali e delle casse mobili, come già ho accennato.

Nei programmi di utilizzazione dei ricavi dei prestiti è compresa la costruzione di nuovi carri refrigeranti e frigoriferi per il trasporto delle derrate a lunghe distanze e di altri carri specializzati insistentemente richiesti dagli utenti.

È mio intendimento che, con il decentramento di molti servizi di interesse pubblico, siano avvicinati sempre più i rapporti fra l'utente e le autorità che debbono assicurarli il servizio, improntando tali rapporti, specialmente per i trasporti merci, alla massima correntezza commerciale, consentita dal rispetto delle norme essenziali.

Ho esaminato con particolare attenzione, in concorso con la Cassa per il Mezzogiorno, il problema dei collegamenti con la Sardegna. In base ad accurati studi è stata accettata la possibilità tecnica di effettuare un servizio continuativo tra la Sardegna ed il continente per mezzo di navi traghetto.

Tale servizio, con l'impiego di carri refrigeranti, potrà permettere in avvenire di trovare sbocchi adeguati, sui più lontani mercati, alla crescente produzione di derrate deperibili, che gli investimenti in atto per la Sardegna fanno prevedere a non lontana scadenza.

È stato anche predisposto un piano economico che offre all'utente, cioè alla economia Sarda, un considerevole vantaggio, consentendo una economia prevista — in relazione ad un traffico ipotetico di 300.000 tonnellate annue — dell'ordine di 2 miliardi l'anno.

Date, per altro, le incognite di natura economica che il servizio presenta, gli orientamenti tecnici dell'azienda propenderebbero per un esercizio iniziale a carattere sperimentale con due sole unità e con variabile frequenza stagionale.

È altresì opportuno chiarire che il bilancio economico è stato formulato a prescindere dal costo e relativi oneri delle opere marittime e portuali — indispensabili per l'attracco delle navi e per le operazioni di carico e scarico — e per l'acquisizione di materiale rotabile specializzato per i trasporti di merce deperibile sulle grandi distanze.

Tali oneri in prima approssimazione possono valutarsi in un miliardo per le opere portuali ed in due miliardi per la dotazione dei carri.

Contemporaneamente alla attuazione dei provvedimenti che sarà possibile realizzare

per incrementare le entrate, secondo le linee generali finora enunciate, si dovrà svolgere una intensa ed energica azione per contenere le spese, sopprimendo quelle non essenziali, riducendo quelle che non pregiudicano la sicurezza dell'esercizio e la funzionalità dei servizi.

Questa azione non deve, però, svolgersi in base al criterio inteso a disporre riduzioni indiscriminate di stanziamenti o di spesa, come già ebbi occasione di dire nella mia veste di relatore al bilancio dell'esercizio 1953-54, ma esaminando caso per caso.

Un notevole contributo alla riduzione dei costi di esercizio delle ferrovie deriverà, senza dubbio, dalla elettrificazione delle linee a traffico intenso.

Le forti spese da sostenere per la costruzione degli impianti di elettrificazione e l'acquisto dei locomotori, le conseguenti spese di interesse ed ammortamento, nonché quelle per l'esercizio e la manutenzione degli impianti medesimi sono compensate, quando il traffico raggiunge un determinato limite per ogni linea, anzitutto dal minor costo della energia elettrica rispetto a quello del corrispondente quantitativo di carbone e poi dalle minori spese di manutenzione dei mezzi elettrici di trazione rispetto a quelli a vapore e di tutto il materiale rotabile, nonché dal minore impiego di personale in conseguenza della minore durata delle percorrenze dei treni e del maggior peso dei treni rimorchiati per cui, a parità di traffico, è possibile ridurre il numero dei treni, specie merci.

Evidentemente, raggiunto tale limite, dall'elettrificazione risultano anche vantaggi economici oltreché di comodità per i viaggiatori.

Le economie, calcolate in base al traffico che si svolge su ciascuna linea all'atto dell'elettrificazione, sono destinate ad aumentare, dato che, con l'aumento della potenzialità della linea, è sempre prevedibile un aumento di traffico.

Nel decorso esercizio 1954-55 sono stati attivati a trazione elettrica i tratti Milano-Treviglio-Bergamo e Bologna-Ferrara.

Nel corrente esercizio sono stati già attivati a trazione elettrica i tratti Ferrara-Padova e Sant'Agata di Militello-Palermo, in prosecuzione rispettivamente dei tratti già elettrificati Bologna-Ferrara e Messina-Santa Agata di Militello.

Nel prossimo aprile sarà attivata la trazione elettrica sulla Padova-Venezia, completandosi così anche la linea Bologna-Venezia.

In dipendenza dell'elettrificazione si realizza, sulla linea Messina-Palermo, l'econo-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

mia annua di esercizio di circa 900 milioni e sulla Bologna-Venezia l'economia di 720 milioni.

Sul tratto Milano-Treviglio, comune alle linee per Venezia e per Bergamo, si svolge attualmente a trazione elettrica il solo traffico da e per Bergamo, mentre è rimasto a vapore il traffico Milano-Verona-Padova per evitare il cambio di trazione a Treviglio.

Con l'elettrificazione della Treviglio-Padova sarà a trazione elettrica tutto il traffico da Milano, con una economia annua complessiva di esercizio di 1936 milioni, trattandosi di linea a traffico intensissimo.

Si è parlato anche della Torino-Milano. Sarebbe veramente ingiustificato che la linea elettrica che attraversa tutta la valle padana dovesse arrestarsi a Milano; perciò necessariamente l'elettrificazione della Torino-Milano deve essere compresa tra le opere da realizzarsi e il cui finanziamento dipende dal piano Vannoni. Perciò, questa elettrificazione deve essere compiuta.

MOSCATELLI. Cominciamo a dare la precedenza alla Torino-Milano e poi alla Milano-Venezia.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In sede di ordini del giorno risponderò alle varie questioni che sono state prospettate.

Pertanto, le maggiori economie, conseguenti a nuovi investimenti patrimoniali, verranno indubbiamente dalle nuove elettrificazioni, che saranno attuate nel corso dei prossimi esercizi 1955-56 e 1956-57: esse possono valutarsi annualmente e sulla base del traffico attuale nell'importo complessivo annuo di circa 5 miliardi a partire dall'esercizio 1956-57.

Se si potrà disporre di nuove locomotive elettriche, più potenti delle attuali, si potranno anche conseguire, su determinati itinerari, ulteriori economie sulle spese di trazione, mentre altre economie si conta poi di realizzare man mano che sarà possibile estendere l'elettrificazione, ove ciò convenga, ed attuare un oculato programma di motorizzazione della residua rete di trazione a vapore con locomotive *Diesel* ed automotrici termiche.

Il ridimensionamento delle linee in esercizio ferroviario è l'altra questione ampiamente e acutamente trattata dall'onorevole relatore, che deve essere affrontata in modo organico e deciso per dare un altro apprezzabile contributo al risanamento economico della gestione ferroviaria.

Per la rete delle ferrovie dello Stato, come per la rete delle ferrovie concesse, valgono gli stessi principi già da me enunciati, trattando dell'applicazione della legge

sull'ammodernamento delle linee ferroviarie esercitate in concessione dalle imprese private.

Il problema del ridimensionamento delle reti ferroviarie, che è da tempo attuale e di cui molto si discute in Italia ed all'estero, è venuto imponendosi in modo sempre più pressante, a seguito della nuova situazione creatasi con l'affermazione del mezzo automobilistico.

Che la questione non sia di natura tale da poter risolvere sempre tutti i grossi problemi della organizzazione ferroviaria è vero, ma che esista un problema da risolvere per le linee a scarso traffico appare fuori discussione.

Per la esatta valutazione della questione, occorre tener presenti due punti di primaria importanza: la struttura dei costi ferroviari e la sostanziale modificazione delle condizioni che si avevano all'atto della costruzione della rete ferroviaria.

Com'è noto, i costi di produzione delle imprese ferroviarie sono relativamente rigidi, e risentono della tipica rilevanza delle spese fisse o di quelle che, per lo meno entro larghi limiti, debbono considerarsi tali (spese per la linea, per gli impianti elettrici, per il segnalamento, per le stazioni, ecc.). Per cui la misura dei costi unitari di esercizio risulta strettamente legata alla intensità del traffico esistente.

È, quindi, evidente che l'esercizio di una linea ferroviaria risulta economicamente conveniente soltanto quando esiste un minimo volume di traffico che consenta una adeguata ripartizione delle ingenti spese fisse.

D'altra parte, e qui occorre considerare il secondo punto dianzi accennato, le condizioni che esistevano allorché si costruirono le reti ferroviarie sono oggi considerevolmente mutate per il sopravvenire di fattori e circostanze nuove, tanto di carattere tecnico che economico.

Basti pensare al grande sviluppo che hanno avuto le costruzioni stradali e ai progressi conseguiti dal mezzo automobilistico, i cui costi sono ben lontani dall'aver la rigidità di quelli ferroviari per la quasi totale mancanza di impianti fissi.

Occorre considerare, inoltre, che in molti casi le situazioni di traffico esistenti al momento della costruzione di alcune linee ferroviarie sono ora mutate, e che alcune previsioni che furono allora fatte e che inducevano a sperare in uno sviluppo delle linee stesse, non sono state confermate dai fatti.

Da alcune parti si è affermato che il problema delle linee a scarso traffico può essere

risolto per mezzo di un radicale ammodernamento degli impianti. Ciò può essere vero, ma solo entro modesti limiti e per casi del tutto particolari.

Il problema trae origine, come ho già detto, dalla mancanza di un minimo volume di traffico che consenta una conveniente ripartizione delle elevate spese fisse che sono proprie dell'esercizio ferroviario. Quando non può contarsi su tale minimo, un ulteriore investimento di capitali non farebbe che aggravare la situazione, per l'aumento delle spese fisse che deriverebbe dagli aumentati oneri di ammortamento e dalle maggiori spese di manutenzione.

D'altra parte, è già implicito nel problema l'esame della possibilità di un miglioramento dell'esercizio. Ed è solo quando queste possibilità sono ragionevolmente da escludersi che si pone in concreto l'esigenza della sostituzione.

L'intera questione ha costituito oggetto di esame anche in sede internazionale, e in due congressi tenuti dall'Associazione mondiale del Congresso delle ferrovie si è appunto esaminato il problema del minimo di traffico e si sono anche studiati i sistemi con i quali poter attuare i servizi sostitutivi.

Può ritenersi, in sostanza, che solo per le linee che sono lontane dal minimo livello di traffico e per le quali risulta insufficiente il ricorso a provvedimenti diretti a migliorare l'esercizio, sia il caso di ricorrere a decisioni radicali che comportano la soppressione dell'esercizio ferroviario e l'istituzione di servizi automobilistici sostitutivi.

Le nostre ferrovie si sono interessate al problema della istituzione, sulle linee a scarso traffico, di servizi automobilistici sostitutivi che consentano di realizzare economie di esercizio e, nel contempo, di offrire al pubblico mezzi più moderni e più adeguati alle esigenze del traffico locale.

Alcuni provvedimenti, di portata però limitata, sono già stati attuati e precisamente per le tratte Palermo Centrale-Palermo Acqua dei Corsari (chilometri 7) e Salemi-Santa Ninfa (chilometri 10), sulle quali è stato completamente sostituito il servizio ferroviario, e per la tratta Palermo-Burgio (chilometri 109) sulla quale sono stati istituiti autoservizi sostitutivi merci. Vengono anche effettuati altri autoservizi sostitutivi, ma relativi a linee non ancora riattivate e a linee sulle quali si è inteso integrare adeguatamente il servizio ferroviario.

Sono attualmente in corso studi concernenti linee ove si riscontrano contempora-

neamente le caratteristiche di un servizio ridotto e di un esercizio così deficitario da non poter essere sanato con il ricorso all'ammodernamento.

Gli studi in parola, diretti alla istituzione di autoservizi sostitutivi, hanno, come già ho accennato, lo scopo di migliorare le comunicazioni in varie zone della rete senza togliere nulla ai vantaggi di cui le popolazioni attualmente fruiscono con la ferrovia.

Naturalmente i servizi sostitutivi conservano, per i viaggiatori, tutte le caratteristiche dei treni, sia per quanto riguarda gli orari e le coincidenze, che possono essere anzi spesso migliorati, sia per quanto riguarda le tariffe che saranno in tal caso quelle in vigore per le corse ferroviarie, rispettando le speciali facilitazioni per tutte le categorie di viaggiatori che fruiscono di riduzioni, quali gli impiegati, gli operai, gli studenti, ecc.

Anche il servizio merci, che è particolarmente tenuto presente, sia nell'interesse del pubblico sia per l'importanza che esso ha come traffico di apporto alle linee principali, non subisce alcuna limitazione né dal punto di vista tariffario, né da quello dell'esercizio.

Così concepita, la trasformazione dell'esercizio sulle linee a scarso traffico non recherà danno alcuno alle popolazioni interessate, anzi, la maggiore adattabilità dell'automezzo a particolari esigenze locali potrà permettere il conseguimento di indubbi vantaggi con piena soddisfazione degli utenti ferroviari.

È mio intendimento accelerare gli studi avviati per alcune linee ed estenderli ad altre che si trovino al limite di insufficienza di traffico, in modo da passare, poi, sia pure con la più oculata prudenza, all'azione nei casi nei quali dai risultati degli studi emergerà, in modo assolutamente certo, la convenienza economica di sostituire i servizi ferroviari con quelli automobilistici.

Ho finora esposto i vari aspetti negativi e positivi della gestione delle Ferrovie dello Stato e nel delineare, nel modo più chiaro possibile, la reale situazione in cui si svolge l'esercizio ferroviario e le prospettive che si presentano per il prossimo futuro, ho enunciato le direttive fondamentali alle quali intendo conformare l'attività del mio Ministero.

Il quadro generale, quale risulta dalla valutazione di tutti gli elementi passati in rassegna, deve essere valutato tenendo presente che una parte notevole del disavanzo di esercizio è da attribuire ad oneri riversibili o comunque non di pertinenza dell'azienda.

Indubbiamente, l'attuale situazione deve essere considerata con la più seria attenzione, anche ammettendo che le nostre preoccupazioni sono comuni agli amministratori di quasi tutte le reti ferroviarie europee, che si trovano in situazioni deficitarie analoghe alla nostra.

L'azione che intendo promuovere per avviare la gestione ferroviaria al suo graduale risanamento, sarà svolta sulla base delle seguenti direttive:

— chiarificazione del bilancio perché alla azienda siano attribuite solamente le spese e gli oneri che ad essa competono: l'amministrazione ferroviaria si varrà delle esperienze acquisite in questo campo da altre ferrovie europee, che si sono trovate in situazioni analoghe; la commissione interministeriale di studio che ha presentato il progetto di riforma di struttura dell'azienda ferroviaria, ha avuto occasione di constatare, con studi presso alcune reti (ferrovie nazionali francesi e ferrovie federali svizzere), che l'azione di chiarificazione dei bilanci ferroviari è stata altrove già intrapresa con risultati favorevoli;

— controllo assiduo e rigoroso delle spese: definita l'entità essenziale e indispensabile degli stanziamenti di spesa, in relazione anche al generale processo di chiarificazione del bilancio, gli organi responsabili dovranno considerarli come la vera base di gestione dell'azienda;

— impostazione realistica dei bilanci preventivi, i quali dovranno essere portati all'esame del Parlamento su basi di estrema chiarezza, dimodoché, una volta stabilita l'entità dell'apporto del Tesoro alla gestione, questa sia considerata come limite insuperabile per la gestione ferroviaria;

— mobilitazione di tutti i mezzi a disposizione per favorire l'afflusso delle entrate, mezzi che ho già analizzato.

I criteri da me enunciati potranno essere utilmente attuati se si darà all'azienda ferroviaria una struttura consona al servizio che le è affidato. Per la realizzazione di questo scopo è stata costituita nel 1953 una commissione interministeriale di studio, presieduta dal consigliere di Stato Berruti. Il ministro mio predecessore ha periodicamente informato i due rami del Parlamento circa i lavori della commissione. Posso ora dirvi che questi lavori sono stati conclusi per la parte concernente la riforma di struttura dell'azienda ferroviaria e lo stato giuridico del personale, con i quadri di classificazione.

È imminente la conclusione dei lavori riguardanti l'ordinamento interno dell'azienda.

I vari progetti, corredati da ampie relazioni e da una raccolta di materiale di studio veramente pregevole e cospicua e riveduti dall'amministrazione, sono stati o saranno rimessi alla Presidenza del Consiglio per l'ulteriore corso.

L'adozione di queste riforme concorrerà, io confido, ad avviare l'azienda ferroviaria verso il suo risanamento.

Su questo punto devo, tuttavia, fare una precisazione, anche in relazione alle raccomandazioni formulate dall'onorevole Troisi. Il progetto per la nuova struttura aziendale è stato riveduto dall'amministrazione prima della mia assunzione in carica. In dipendenza di questa circostanza di fatto ho ritenuto, ovviamente, di esprimere, in merito al suo contenuto, le mie riserve.

I rinnovamenti delle linee e relative pertinenze, degli impianti fissi, dei fabbricati, del materiale rotabile, delle navi traghetto, e degli altri mezzi di esercizio debbono attingere dall'esercizio, come la manutenzione, i fondi necessari per assicurare la piena efficienza del patrimonio ferroviario che, a causa del logorio dovuto all'uso ed al trascorrere del tempo, deve essere rinnovato in tutti i suoi elementi a mano a mano che si esaurisce la durata tecnico-economica delle varie categorie di beni che lo costituiscono.

È noto che le spese di manutenzione e di rinnovamento sono fra loro strettamente interdipendenti. Infatti, se non si provvede tempestivamente e nella misura necessaria alla manutenzione, diminuisce la durata media normale degli impianti fissi, delle attrezzature, del materiale rotabile e di tutti i mezzi di esercizio in genere, e di conseguenza si impone il loro rinnovamento prima dell'epoca prevista. Per converso, rinviando il rinnovamento occorre aumentare le spese di manutenzione, portandole ad un livello superiore a quello normale, con grave danno per il bilancio aziendale.

Adeguati e tempestivi rinnovamenti della linea garantiscono la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, la velocità commerciale dei treni e riducono l'usura del materiale rotabile.

La sufficienza dei fondi destinati al rinnovamento del parco assicura l'automatica sostituzione dei rotabili a mano a mano che siano posti fuori servizio e demoliti per deperimento tecnico ed economico, senza fare ricorso a finanziamenti straordinari, o, peggio ancora, riducendo l'efficienza e la consistenza del parco ove tali finanziamenti difettino.

È canone di retta amministrazione determinare accuratamente ogni anno l'entità dei fondi da attingere all'esercizio per assicurare gli essenziali rinnovamenti ed io intendo che tale criterio sia applicato per giungere anche per tale via alla chiarificazione dei reali risultati della gestione.

Gli stanziamenti iscritti nel bilancio in esame per la manutenzione ed i rinnovamenti sono dell'ammontare complessivo di circa miliardi 72,6.

Le leggi organiche dell'amministrazione ferroviaria (legge 17 luglio 1907, n. 429, 27 luglio 1909, n. 372, e regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571), fissano stanziamenti minimi di bilancio che, però, in relazione alle epoche in cui furono stabiliti ed allo sviluppo dei servizi, o sono irrisori o, comunque, non più adeguati.

Sono stati fatti studi per aggiornare i criteri di valutazione degli stanziamenti minimi per le spese in esame ed i risultati saranno oggetto dei provvedimenti delegati per il riordinamento strutturale dell'azienda ferroviaria.

Frattanto, come ho già avuto occasione di esporre nella parte relativa all'andamento della gestione in confronto degli stanziamenti in esame, l'amministrazione ferroviaria ha segnalato l'assoluta indifferibilità di spese di rinnovamenti e di manutenzioni che l'insufficienza degli stanziamenti dei precedenti esercizi aveva costretto a rinviare e che, solo in parte, era stato possibile assicurare con finanziamenti straordinari, per i seguenti importi:

Manutenzione della linea, ivi compresi i rinnovamenti degli impianti fissi . .	Miliardi 11 —
Manutenzione del materiale rotabile	» 8,5
Rinnovamento del materiale rotabile (fino a circa il 5 per cento dei prodotti) . .	» 6,15
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento. .	» 3 —
Manutenzione straordinaria	» 1 —
Totale	Miliardi 28,65

Le richieste dell'amministrazione sono documentate dagli studi tecnici compiuti dagli organi responsabili e, pur con il rigore al quale intendo sottomettere l'esame di ogni proposta di spesa ed in modo particolare i programmi pluriennali di rinnovamento e

manutenzioni da finanziare nei prossimi esercizi, non si può non prenderne atto, ai fini sia della chiarificazione dei risultati della gestione, sia della indifferibilità di spese alle quali è connessa l'efficienza e la sicurezza dell'esercizio della rete.

L'adeguamento delle dotazioni di stanziamento per il rinnovamento del materiale rotabile negli importi già esposti dovrebbe consentire di commettere ogni anno all'industria privata, mediamente, la costruzione di 1.500 carri merci e 25 automotrici, in sostituzione di altrettante unità da radiare dal parco, di mantenere l'efficienza del parco di trazione, a mano a mano che si disarmano le locomotive a vapore, e di effettuare i rinnovamenti cosiddetti economici del parco, per aggiornare con migliorie ed ammodernamenti la funzionalità economica, oltreché tecnica, dei rotabili.

Sull'adeguatezza degli stanziamenti per i rinnovamenti ebbi già occasione di fare qualche riserva nella mia relazione al bilancio preventivo per l'esercizio 1953-54, notandone la scarsità. Il risultato degli studi ora compiuti viene a confermare il mio rilievo.

Sono attualmente in corso di realizzazione e di approntamento le fasi di investimento previste nel noto programma di 160 miliardi, a carico dei seguenti finanziamenti della parte straordinaria del bilancio:

1°) terzo prestito di 40 miliardi di lire, contratto con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, ai sensi della legge 24 dicembre 1954, n. 1273, per un netto ricavo di circa 36 miliardi; questo programma è attualmente in fase di realizzazione per l'ammontare della parte disponibile del finanziamento di circa miliardi 27,6 e comprende principalmente notevoli provviste di materiale rotabile (circa 13,6 miliardi), lo sviluppo delle ulteriori fasi di elettrificazione (circa 5,7 miliardi) ed il raddoppio delle linee e relativo potenziamento (circa miliardi 7,2);

2°) quarto prestito di 40 miliardi di lire da contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche a completamento del ricordato piano di 160 miliardi, già deliberato dal Consiglio dei ministri ed il cui disegno di legge si trova all'esame delle competenti Commissioni dei due rami del Parlamento. Il programma di investimento del ricavo di tale ultimo prestito, di circa 36 miliardi di lire, già elaborato nelle sue linee generali, prevede per la massima parte acquisti di materiale rotabile per far fronte ai maggiori fabbisogni, in relazione anche alla necessità di soddisfare con nuovi mezzi i trasporti spe-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

cializzati; una parte dei fondi sarà, inoltre, destinata a completare l'elettrificazione della linea Verona-Padova, ed a portare quasi a compimento l'elettrificazione della linea Messina-Catania, con le relative sistemazioni degli impianti fissi e di sicurezza ad essa connesse; altre quote verranno destinate all'attivazione della deviazione di Genova Porta Principe-Granarolo ed alla prosecuzione dei lavori di raddoppio fra Monterosso e Riomaggiore;

3°) prestito svizzero previsto dall'accordo tra il Governo italiano e quello svizzero e dalla convenzione tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie federali svizzere, attualmente in corso di ratifica presso il Consiglio federale svizzero e che sarà portato tra breve all'esame delle due Camere per la ratifica da parte italiana. La felice conclusione delle laboriose trattative svolte sul piano governativo e fra le amministrazioni interessate in ordine a questo prestito, le cui condizioni hanno pienamente soddisfatto sia le ferrovie federali svizzere sia le ferrovie dello Stato, consentirà di stringere ancora meglio, su un piano di sempre più attiva collaborazione, gli eccellenti rapporti esistenti fra le due amministrazioni ferroviarie. Il prestito è dell'ammontare di 200 milioni di franchi svizzeri, pari a circa 29 miliardi di lire, e della durata di 26 anni; esso è stato concesso al tasso del 3,75 per cento per i primi 6 anni, del 4,25 per cento per i successivi 6 anni, e del 4,50 per cento per i restanti 14 anni; l'ammortamento avrà luogo in 10 rate uguali a partire dal 17° anno; il prestito è destinato a finanziare i seguenti lavori connessi con lo sviluppo e l'elettrificazione di alcune linee dell'Italia settentrionale di accesso alla Svizzera: raddoppio della linea tra Gallarate ed Arona; completamento dei lavori di ampliamento della stazione di Domodossola nel quadro della convenzione esistente al riguardo; elettrificazione della linea Pino-Luino; elettrificazione della linea Alessandria-Novara-Oleggio-Arona; elettrificazione della linea Oleggio-Sesto Calende-Luino e Laveno-Gallarate, ivi compreso l'ampliamento della stazione di Luino; costruzione di nuove centrali idroelettriche ed acquisto di locomotive ed elettromotrici per i servizi delle nuove linee elettrificate e da elettrificare;

4°) finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, previsti dalla legge 25 luglio 1952, n. 949, per l'attuazione del piano di potenziamento delle linee dell'Italia meridionale. I fondi messi a disposizione ammontano a circa 76 miliardi e sono destinati principalmente: al raddoppio della linea Battipaglia-

Reggio Calabria (circa 44 miliardi); all'elettrificazione della linea Bari-Foggia e della Pescara-Foggia (circa 15 miliardi); al potenziamento e alla sistemazione delle linee e degli impianti delle linee Metaponto-Reggio Calabria e Metaponto-Taranto-Bari, nonché alla sistemazione delle opere d'arte, rinnovamento dei binari, provvista di locomotive Diesel ed automotrici per migliorare i servizi eliminando in parte la trazione a vapore, ecc. (circa 15 miliardi); altre opere e forniture tra cui la provvista di automotrici per migliorare i servizi della linea Paola-Cosenza, ecc. (2 miliardi). L'esecuzione del programma è in fase avanzata essendo state concesse, per la quasi totalità dei fondi, le necessarie autorizzazioni di spesa;

5°) progetti di legge pluriennali per la realizzazione, nel settore dei trasporti (Ferrovie dello Stato) del piano Vanoni.

Il programma del primo gruppo di provvedimenti del piano Vanoni per 80 miliardi di lire, predisposto dall'amministrazione ferroviaria per le opere da attuarsi nel quadro di questo piano, prevede in notevole misura l'acquisto di materiale rotabile per aumentare gradualmente la dotazione del parco in vista dell'incremento dei trasporti, atteso nei prossimi anni quale conseguenza economica della graduale attuazione del piano e del potenziamento di tutte le attività produttive nazionali.

Il programma, tuttavia, sarà attentamente riveduto in relazione ai criteri direttivi ai quali intendo sottomettere tutti gli investimenti di competenza del mio dicastero ed i relativi progetti di legge saranno predisposti solamente dopo l'accennata revisione.

Assicuro, perciò, l'onorevole relatore che tutti i rilievi formulati in merito all'impostazione dei programmi inclusi nel piano in esame, saranno attentamente considerati e per quanto di competenza del mio Ministero non posso non condividere le argomentazioni del relatore che sono le stesse che ebbi occasione di esporre in questa Assemblea in sede di approvazione del bilancio 1953-54.

Allo scopo di provvedere ai finanziamenti necessari a rinnovare e potenziare il parco del materiale rotabile delle ferrovie europee, la Conferenza europea dei ministri dei trasporti ha promosso la costituzione di una società denominata « Eurofima ». Il 20 corrente a Berna, con i rappresentanti di altri 13 Stati europei, ho sottoscritto la relativa convenzione internazionale.

L'« Eurofima » applicherà a favore delle reti ferroviarie europee una formula analoga a quella americana dell'*Equipment Trust*.

L'istituzione consiste essenzialmente nel raggruppare, da un lato, le ferrovie che necessitano di finanziamento e, dall'altro, i prestatori di denaro, legandoli con una convenzione che assicuri da una parte il finanziamento, e quindi l'acquisto e la cessione del materiale alle compagnie, e, dall'altra, il regolare e sicuro rimborso di quanto prestato.

La costituzione dell'« Eurofima » rappresenta anche una fonte di commesse per le industrie dei paesi contraenti, in quanto il materiale verrà costruito nei paesi ai quali appartengono le amministrazioni ferroviarie che ne fanno richiesta.

Sempre in tema di investimenti, posso assicurare l'onorevole Spadola che sono già stati approvati provvedimenti per potenziare adeguatamente gli impianti ferroviari di Ragusa, tenendo conto del maggior traffico derivante dallo sfruttamento dei giacimenti petroliferi.

L'eventuale spostamento degli impianti, come pure la costruzione di nuovi tronchi, rientrano nella competenza del Ministero dei lavori pubblici cui, dopo gli accertamenti del caso, si faranno le opportune segnalazioni.

Assicuro, poi, l'onorevole Vedovato che le questioni molto interessanti da lui prospettate in merito ai lavori della rete toscana saranno oggetto di attento studio nel quadro dei finanziamenti e dei programmi dei quali già ho parlato.

I finanziamenti accennati sono iscritti nella gestione dei residui del bilancio, per la parte del terzo prestito C. C. O. P. e dei prestiti e finanziamenti precedenti non ancora erogati, mentre il finanziamento relativo al quarto prestito C. C. O. P. ed al prestito svizzero saranno iscritti nel bilancio dell'esercizio in corso dopo che saranno state emanate le leggi di autorizzazione e di ratifica. La Cassa per il Mezzogiorno provvede, per suo conto, a finanziare i lavori programmati ed approvati, a mano a mano che occorre procedere ai pagamenti.

Le somme così determinate raggiungono complessivamente, compresi gli stanziamenti iscritti nella parte straordinaria del bilancio in esame, circa 215 miliardi, oltre all'integrazione per il rinnovamento del materiale rotabile in precedenza accennato, di circa 6 miliardi.

Queste ingenti somme alimenteranno, nel corrente e nei prossimi esercizi, le attività economiche del paese che, direttamente o indirettamente, parteciperanno alla realizzazione delle opere e contribuiranno largamente a sollevare la disoccupazione.

È mio intendimento riesaminare tutti i programmi così finanziati, per la parte non vincolata ad impegni già assunti o ad esecuzioni in corso, sulla base dei seguenti fondamentali principi di investimento dei finanziamenti straordinari:

— selezione delle opere e dei lavori in relazione al criterio della produttività economica, nel senso, cioè, che gli oneri per interessi ed ammortamenti finanziari dovranno essere compensati da non minori economie di gestione e riduzioni di costi di esercizio; premessa essenziale dovrà essere in avvenire lo studio dei duraturi benefici economici, anche se mediati, che l'investimento potrà assicurare;

— preferenza degli investimenti i quali, oltre che rispondere ai requisiti economici, consentano di migliorare ed ammodernare i servizi per elevarne il livello non solamente ai fini sociali e turistici, ma anche per conservare ed acquisire alla ferrovia l'utente che valuta il suo servizio anche in relazione alla sicurezza, alla rapidità ed alla comodità;

— migliorare le condizioni di ambiente e di lavoro del personale ferroviario, in modo da elevarne il rendimento e l'attaccamento al servizio.

Nella critica fase in cui si trovano ora le ferrovie, ritengo che la Camera convenga con me sulla necessità di eliminare ogni spesa improduttiva, o che, comunque, non costituisca la premessa di una stabile economia in relazione agli interessi generali ed essenziali di tutto il paese.

L'onorevole relatore ha fatto alcune considerazioni sui criteri di scelta delle linee da elettrificare. Devo, per altro, osservare che, anche la qualità del traffico e la zona da servire possono, talvolta, giustificare un miglioramento così importante del trasporto, in relazione agli interessi turistici nazionali ed internazionali da servire.

Nel quadro degli investimenti produttivi, come ho già avuto occasione di accennare trattando della riduzione dei costi di esercizio, deve trovare posto il potenziamento della produzione di energia elettrica per la trazione dei treni con centrali dell'amministrazione ferroviaria.

La trazione elettrica, che già assorbe attualmente circa miliardi 1,8 annui di chilowattora richiederà, con lo sviluppo previsto nei prossimi anni, oltre miliardi 2,6 di chilowattora, contro una produzione propria o controllata, utilizzabile per la trazione, di circa miliardi 1,3 di chilowattora. Sono allo studio provvedimenti per potenziare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

la produzione delle centrali elettriche ferroviarie e per assicurare nuove fonti proprie di produzione. Sarà dedicata a questo settore ogni cura per assicurare ai prossimi esercizi le migliori condizioni possibili di gestione.

Non posso chiudere questo importante argomento degli investimenti senza assicurare l'Assemblea sulla reale situazione degli impegni assunti dall'amministrazione a fronte degli stanziamenti di bilancio.

Per soddisfare impellenti necessità, connesse principalmente con il completamento della ricostruzione, sorte a seguito dei provvedimenti a suo tempo promossi dal Tesoro per il finanziamento della ricostruzione stessa, l'amministrazione ferroviaria, nei passati esercizi, ha assunto notevoli impegni senza disporre dei relativi fondi.

In questo stato di cose, se non si avrà modo di intervenire con altro finanziamento che mi auguro sia possibile realizzare, a favorevoli condizioni, sul mercato estero, sarà ineluttabile destinare alla copertura degli impegni suddetti molta parte del ricavato dei prestiti contratti col C. C. O. P., il che comporterebbe una profonda revisione del programma dei lavori e degli approvvigionamenti da me esposti sul piano di utilizzo dei 160 miliardi.

Le conseguenze di tale fatto sarebbero certamente gravi per l'assetto dell'azienda e, quindi, sento che deve essere fatto ogni sforzo per rimediare al denunciato stato di cose.

Secondo le risultanze del conto generale del patrimonio, allegato al rendiconto generale dell'amministrazione dell'esercizio 1953-1954, il patrimonio ferroviario è così costituito:

Attività di natura industriale	Miliardi 660
Attività finanziaria	» 205
Totale	Miliardi 865

Passività derivanti da finanziamenti in corso di ammortamento	Miliardi 143
---	--------------

Somme da erogare in conto degli stanziamenti della parte straordinaria per la esecuzione dei programmi di lavori e provviste patrimoniali e di ripristino	» 76
---	------

Somme fornite dal Tesoro per la ricostruzione	» 435
Residui passivi e debiti vari	» 80
Fondo di riserva	» 21

Miliardi 755

Patrimonio netto complessivo:

Dotazione ricevuta dall'azienda in linee e mezzi d'esercizio	Miliardi 32
Patrimonio netto proprio dell'azienda	» 77
	Miliardi 109

Per quanto concerne le attività di natura industriale, è da notare che il complessivo valore di 660 miliardi, per il quale esse figurano nel predetto conto generale del patrimonio, è costituito dalle somme investite nelle linee, impianti, fabbricati, materiale rotabile ed altri mezzi d'esercizio, espresse nella moneta dei singoli esercizi nei quali gli investimenti ebbero luogo, con l'unica rivalutazione effettuata in relazione alla parità aurea della lira, stabilita dal regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325.

Riportato agli attuali valori della lira, il suindicato ammontare di 660 miliardi in lire eterogenee sale ad oltre 2.800 miliardi, considerando che le distruzioni ed i danni di guerra siano compensati dai relativi ripristini. Tenuto conto, poi, anche delle attività finanziarie, il valore complessivo del patrimonio ferroviario si può, quindi, calcolare in oltre 3.000 miliardi di lire attuali.

Alla sua costituzione ha concorso in parte lo Stato con l'assegnazione iniziale delle linee e dei mezzi d'esercizio provenienti dalle società private dalle quali l'esercizio fu rilevato per affidarlo alle ferrovie dello Stato, e con la successiva assegnazione delle nuove linee costruite o riscattate posteriormente all'inizio dell'esercizio di Stato.

Ma in una notevole misura gli incrementi patrimoniali, verificatisi dall'inizio della gestione di Stato fino ad oggi, sono stati anche finanziati con mezzi attinti all'esercizio o comunque gravanti sul bilancio ordinario dell'amministrazione, sia attraverso l'ammortamento finanziario, a carico del bilancio suddetto, dei debiti contratti per i nuovi investimenti patrimoniali (elettrificazione della linea, incremento e miglioramento del parco del materiale rotabile, ampliamento e ammodernamento degli impianti e dei sistemi d'esercizio, costruzione di centrali elettriche, partecipazioni azionarie, ecc.), sia attraverso i contributi posti a carico dell'esercizio a titolo di diretto concorso negli investimenti patrimoniali suddetti, sia, infine, in ragione dei ricavi conseguenti all'esecuzione dei relativi lavori.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Questo apporto può essere valutato, in lire attuali, intorno a 1.000 miliardi.

La situazione di Tesoreria — che in tempi non lontani dette luogo a non poche preoccupazioni — si presenta, ora, oltremodo favorevole.

Ciò è dovuto, più che ad un aumento nel gettito delle entrate, alla circostanza che ai finanziamenti straordinari ottenuti per lavori e provviste di carattere patrimoniale fa riscontro una erogazione che — per la necessità di seguire il ritmo dei lavori e degli acquisti — è necessariamente graduale.

Le operazioni di tesoreria sono svolte in larga misura con l'ausilio dei servizi bancari, con notevole giovamento per i creditori e per la stessa amministrazione, che ritrae anche un notevole rendimento sulle giacenze medie di rotazione dei fondi.

L'amministrazione ferroviaria dispone attualmente delle partecipazioni al capitale delle seguenti società ed enti: « Larderello », miliardi 4,9 pari al 70,13 per cento dell'intero capitale sociale; C. I. T. (Compagnia italiana turismo), miliardi 0,33 pari al 67,59 per cento dell'intero capitale sociale; I. N. T. (Istituto nazionale trasporti), miliardi 0,99 pari al 100 per cento dell'intero capitale sociale; S. T. E. S. (Società termoelettrica siciliana), miliardi 2, pari ad un terzo dell'intero capitale sociale; « Interfrigo » (Società internazionale carri frigoriferi), franchi belgi 800.000 pari al 13,44 per cento del capitale; Consorzio elettrico del Buthier: miliardi 1,9, pari ad un terzo dell'intero capitale sociale.

Desidero intrattenere brevemente la Camera sulla questione delle scorte.

I combustibili ed i materiali approvvigionati per i normali consumi dell'esercizio richiedono una scorta che assicuri, durante il tempo mediamente occorrente per i normali reintegri, la continuità di somministrazione all'esercizio.

Queste scorte sono affidate ai magazzini, ai depositi ed agli impianti, ai quali compete di custodirle, somministrarle ed impiegarle. Anche i materiali provvisti per i lavori di carattere patrimoniale e di ripristino vengono affidati agli stessi impianti, in attesa della loro utilizzazione.

Al 30 giugno 1938 le scorte globali avevano un valore complessivo di miliardi 1,2.

A partire dalla fine della guerra, molteplici cause, in parte contingenti o connesse con la necessità di una rapida ricostruzione, appesantirono notevolmente la situazione delle scorte, che raggiunsero, al 30 giugno 1953,

la somma di miliardi 98,8, ai prezzi aggiornati dell'epoca.

L'anormalità di questa situazione non poteva non richiamare l'attenzione dell'Amministrazione che nei successivi due esercizi si è preoccupata di ridimensionare la consistenza delle scorte nei limiti della normalità.

Al 30 giugno 1955 le scorte risultavano, pertanto, diminuite a 84 miliardi di lire, ai prezzi aggiornati, con una spesa effettiva di miliardi 70 circa, in quanto la differenza di 14 miliardi risulta costituita dall'aggiornamento dei prezzi rispetto a quelli originariamente pagati.

Il ridimensionamento delle scorte concorre, direttamente o indirettamente, al risanamento della gestione ed intendo perseguirlo con la massima energia. Ho già dato all'amministrazione ferroviaria direttive per sviluppare l'azione intrapresa allo scopo di ridurre ulteriormente la consistenza quantitativa delle scorte, dando il massimo impulso alla vendita dei materiali non più utilizzabili e riducendo i termini occorrenti per assicurare i reintegri dei materiali consumati, in modo da contenere in limiti più ristretti le scorte di sicurezza.

Anche i prezzi di somministrazione saranno riveduti in relazione ai costi effettivi ed ai prezzi reali di riacquisto.

Non posso chiudere questa esposizione senza parlare del personale, protagonista di primo piano della gestione aziendale.

La consistenza del personale, alla data del 30 giugno 1955, è risultata di 161.310 unità, con un aumento di circa 29.000 unità in confronto alla situazione del 1939.

Circa l'incremento verificatosi, è da osservare che ragioni sia di ordine sociale che di ordine tecnico sono intervenute ad elevare il quantitativo di personale occorrente per l'espletamento del servizio.

Tra i motivi di ordine sociale, si possono citare: il miglioramento dei turni e delle condizioni di lavoro per il personale di stazione, di condotta e scorta treni; l'aumento dei periodi di congedo; il godimento delle festività infrasettimanali.

Per quanto si riferisce alle ragioni di natura tecnica, sono da porre in evidenza i maggiori impegni derivanti dall'accresciuto traffico, dall'ampliamento e miglioramento di alcuni impianti e dalla creazione di nuovi, con conseguenti ripercussioni nel fabbisogno di personale per le stazioni, per la condotta e scorta treni, per la manutenzione delle installazioni.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

A sostegno di tali affermazioni giova citare i seguenti indici di traffico:

	Esercizio 1938-39	Anno 1954
Locomotive-Km.	243.536.000	289.010.000
Treni-Km.	193.215.000	213.885.000
Viaggiatori	168.130.000	390.404.122

Le maggiori occorrenze di personale verificatesi, a qualunque titolo, dall'anteguerra ad oggi, assommano a complessive 46.000 unità; lo stato di fatto denuncia invece, come già indicato, un maggior impiego di circa 29.000 elementi, con una deficienza, rispetto alle odierne esigenze di servizio, di circa 17.000 unità, deficienza che potrà essere colmata con i pubblici concorsi in via di definizione.

Attualmente, alla situazione deficitaria illustrata si sofferisce con una maggiore estensione, rispetto al previsto, del volume dei servizi appaltati e ricorrendo, in lieve misura, ad alcune maggiori prestazioni del personale disponibile.

Queste maggiori prestazioni hanno costretto l'amministrazione, in passati esercizi, a rinviare il godimento delle ferie di alcune categorie di personale la cui presenza in servizio era essenziale per assicurare insopprimibili esigenze dell'esercizio.

Intendo ora porre in atto ogni accorgimento tecnico per consentire al personale tutto di fruire integralmente, nell'anno, delle ferie spettanti, anche se nel frattempo, prima delle nuove assunzioni, oramai prossime, dovranno superarsi difficoltà per le attuali insufficienze di personale rispetto alle crescenti esigenze del servizio. Le ferie rappresentano un diritto irrinunciabile; il diritto alle ferie è un principio di diritto pubblico nella legislazione sociale, non più un principio di diritto privato.

L'esame comparativo dell'impegno di personale per ciascun chilometro di linea esercitata dalle ferrovie statali italiane con quello delle altre principali reti europee è stato effettuato sulla base dei dati relativi all'anno 1953, pubblicati nella *Statistica internazionale delle ferrovie*.

Da tale esame è risultato, per ogni chilometro di linea esercitata:

Italia	agenti	9,7
Francia	»	9,2
Gran Bretagna	»	19,2
Germania	»	15,7
Svizzera	»	12,2

Il trattamento economico del personale dell'amministrazione ferroviaria ha subito

molte revisioni nel periodo post-bellico, e ciò sia nella parte relativa alle competenze ordinarie (stipendi ed altri assegni annessi), sia nella parte relativa alle competenze accessorie.

L'indice di rivalutazione rispetto al 1938, per i gradi del personale ferroviario, è il seguente: grado V, 52,51; grado IX, 58,61; grado XI, 54,73; grado XIV, 62,64.

Circa le nuove assunzioni di personale, si confida di poter assumere, con la definizione dei concorsi esterni in atto, e con il consentito aumento del decimo, circa 14.000 unità.

GRAZIADEI. Vi è il problema degli appalti, che non è toccato da alcun ordine del giorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Circa il problema degli appalti posso dire che questo nuovo sensibile apporto di personale consentirà, da un lato, di diminuire considerevolmente l'entità dei servizi in atto appaltati, mentre, d'altra parte, offrirà la possibilità di assorbire una parte del personale dipendente da ditte private che è ora addetto a tali servizi, mediante le agevolazioni ad esso assicurate, con speciali norme nei bandi di concorso.

È questo il problema cui l'onorevole Graziadei ha dedicato una parte del suo intervento.

Ed io, al riguardo, rilevo che l'assorbimento di questo personale nei ruoli dell'Amministrazione ferroviaria, mano a mano che questa, conformemente alle mie direttive, riassumerà in gestione diretta buona parte dei servizi appaltati, potrà, inoltre, essere facilitato al massimo grado se saranno mantenute, nel testo definitivo, le norme contemplate nel disegno di legge per la riforma della struttura aziendale, le quali prevedono, per talune qualifiche, l'assunzione per esperimento, ma senza concorso.

Con riferimento a questo ed agli altri argomenti che interessano il personale, mi preme mettere in rilievo che tutti i problemi riguardanti il personale stesso sono seguiti da me con la massima attenzione, convinto, come sono, che la serenità del lavoro è presupposto indispensabile per il buon andamento del servizio. Particolare cura viene attribuita ai rapporti con le organizzazioni sindacali la cui attività e le cui richieste sono considerate da me con la massima comprensione. E qui mi pare necessario riferirmi alla richiesta che ha avuto eco in sede sindacale relativamente al personale fisicamente inidoneo alle mansioni della propria qualifica.

È una questione alla quale ho ritenuto doveroso dedicarla e mia particolare attenzione, riguardando ex agenti ferroviari diventati

fisicamente inidonei prima del compimento del limite di età per il collocamento a riposo. Preoccupato di assicurare l'utilizzazione ulteriore di tali agenti in mansioni diverse, pur tenuto conto delle esigenze aziendali, ho disposto accurati accertamenti in base ai quali è stato possibile trattenere in servizio, nell'anno corrente, 522 agenti su 541 inidonei ai compiti della loro qualifica.

Di importanza fondamentale, ai fini di una razionale sistemazione delle carriere del personale ferroviario, è il nuovo stato giuridico, comprendente i quadri di classificazione. Lo stato giuridico vigente è ormai antiquato ed in molte parti non in armonia con gli attuali orientamenti del nostro diritto pubblico.

La sua revisione *ab imis* si imponeva da tempo, ed essa è ora stata portata a compimento dalla commissione Berruti.

Il nuovo stato giuridico, conforme ai principi enunciati dal ministero per la riforma dell'amministrazione, prevede, fra l'altro, un nuovo razionale ordinamento delle varie carriere del personale ferroviario, adeguandole alle caratteristiche ed alle esigenze aziendali, ed eliminando varie anomalie dell'ordinamento vigente, le quali ponevano il personale ferroviario in condizioni di sostanziale inferiorità nei confronti del restante personale statale. Citerò, al riguardo, un solo esempio. La carriera degli impiegati ferroviari del gruppo *B* si arresta ora, normalmente, ad un grado che corrisponde al IX statale, mentre, per solito, la carriera di gruppo *B* si sviluppa fino al grado VI o, almeno, al grado VII.

Col nuovo stato giuridico ed economico il personale ferroviario si troverà in una condizione adeguata ai suoi compiti, per quanto è reso possibile dalla situazione attuale. Sono compiti che comportano responsabilità non lievi, prestazioni rese in condizioni di disagio ed oltre gli orari normali, rischi non soltanto teorici ma che, purtroppo, si traducono spesso in infortuni anche mortali, come provano le statistiche recenti, dalle quali si desume che nel 1954 si sono avuti, in servizio, 60 infortuni mortali e circa 250 infortuni con conseguente inabilità permanente.

L'ordinamento del personale, pure nel quadro degli orientamenti e dei principi che disciplinano le nostre pubbliche amministrazioni, non può, quindi, non essere adeguato a queste particolari caratteristiche del servizio aziendale.

Nel campo dell'assistenza sociale al proprio personale, l'attività dell'amministrazione ferroviaria è considerevolmente intensa, in relazione, come è ovvio, ai mezzi disponibili.

Tramite la gestione infortuni vengono assicurate rendite vitalizie o altri benefici agli agenti che per ragioni del servizio vedono menomata la loro efficienza lavorativa ed alle famiglie di quelli che lasciano la vita sul lavoro.

Sia direttamente dall'Amministrazione che attraverso l'Opera di previdenza del personale ferroviario, vengono erogati sussidi in denaro o fornite altre forme di assistenza nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di bisogno.

Negli istituti di educazione e di istruzione risultano in atto ricoverati a cura dell'Opera di previdenza oltre 1.000 ragazzi, mentre nelle colonie estive per i figli dei ferrovieri, di proprietà dell'opera stessa, ne sono stati ospitati, durante la scorsa stagione, oltre 15.000.

Quanto al problema della casa risultano assegnati al personale 55.767 alloggi, per un totale di 200.647 vani. È in programma la costruzione di nuovi alloggi, da finanziare in base ai piani di cui ho in precedenza fatto cenno, mentre altri ancora ne vengono gradualmente costruiti, per l'assegnazione al personale ferroviario, dall'I. N. A.-Casa, al cui fondo i ferrovieri contribuiscono al pari degli altri dipendenti statali.

È un problema questo che presenta ancora varie e gravi esigenze: mi riprometto di dedicare ad esso ogni mia cura.

Notevole attività, sia nel campo culturale, sportivo, ricreativo e turistico che nel campo assistenziale, viene svolta dal Dopolavoro ferroviario, che si avvia ormai al completamento della ricostruzione dei suoi impianti e della sua attrezzatura, distrutti o gravemente danneggiati nel corso dell'ultima guerra.

Onorevoli colleghi!

È stato detto che nella storia di tutti i popoli le vie di comunicazione, i trasporti, hanno segnato le fasi del progresso civile, ponendosi come condizione e limite delle espansioni, dell'incremento dei traffici, della evoluzione economica e sociale. Ed io sono convinto che nel lento processo che porta alla fratellanza fra i popoli ed alla intensificazione degli scambi fra le nazioni, le vie di comunicazione assolvono il loro compito essenziale ed insostituibile. Nessuna meraviglia, quindi, se nell'attuale periodo del processo storico, che è fase di profondo rinnovamento, i problemi che si riferiscono al settore dei trasporti si presentino, anche nel nostro Paese, così complessi. Complessità derivante non solo dalla intrinseca natura di essi, ma anche dalla loro interdipendenza

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

e dalla circostanza che, pur a dieci anni dalla fine della guerra, il continuo progresso tecnico dei mezzi di comunicazione e la continua evoluzione della vita economica, indicano chiaramente che si è in una fase transitoria di assestamento, che impone la più costante attenzione e che esclude in maniera categorica ogni soluzione miracolistica.

Dovrà, quindi, procedersi gradatamente traendo dalla osservazione dei fenomeni gli opportuni insegnamenti.

Il rilievo che, per la parte ferroviaria, è stato meritatamente dato in questa sede e in modo particolare dall'onorevole relatore, al costo dei servizi, impone intanto a tutti di operare con la massima oculatezza nella selezione delle diverse esigenze da soddisfare; e ciò sia nel rappresentare tali esigenze, sia nel deliberare il loro soddisfacimento. Esprimo, quindi, l'augurio che le molte istanze che vengono rivolte siano formulate valutando il rapporto tra il costo ed il beneficio che se ne può ricavare. Se avvertiamo, come dobbiamo avvertire, pensosi delle sorti di un così importante settore dell'economia, la necessità che il bilancio ferroviario trovi un suo equilibrio, riuscirà superfluo il voto che ho testé formulato.

Su un piano generale le stesse circostanze, cui ho già accennato, impongono grande cautela di impostazione e di azione; e, particolarmente in questo settore, l'impulso che il Parlamento è chiamato ad imprimere all'azione dell'esecutivo deve essere dato e accolto come una indicazione di orientamenti e di metodi.

Soltanto così, con l'esprimere meditatamente gli indirizzi da seguire, con l'interpretare intelligentemente le stesse divergenti aspirazioni e con la cura costante del personale tutto, al quale mi è gradito esprimere la mia fraterna simpatia ed inviare da questa tribuna il saluto ed il ringraziamento del Paese, potrà realizzarsi, nella massima misura, il pubblico bene.

Rivolgo ai colleghi un fervido ringraziamento per la fiducia manifestatami, che è per me ragione di conforto. Metto a disposizione la mia buona volontà, la mia modesta esperienza, il mio desiderio di fare cosa utile nel campo d'azione che mi è stato assegnato.

Chiedo a tutti i cittadini la collaborazione affettuosa, al Parlamento gli opportuni suggerimenti e la critica serena, a Dio la salute e la forza per servire in umiltà il nostro amato paese. (*Vivissimi applausi al centro — Congratulazioni.*)

Trasmissione dal Senato di un disegno e di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

« Ordinamento finanziario della Valle d'Aosta » (1842).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla IV Commissione permanente (Finanze e tesoro), in sede referente.

CASTELLI AVOLIO, *Presidente della Commissione finanze e tesoro.* Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(*È approvata.*)

Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge di iniziativa dei deputati Cappugi ed altri, già approvata dalla Camera e modificata da quella X Commissione permanente.

« Modifica dell'articolo 9 della legge 4 aprile 1952, n. 218, relativa al riordinamento delle pensioni dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia ed i superstiti » (804-977-B).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente che già l'ha avuta in esame, nella stessa sede.

Deferimento a Commissioni di disegni e di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle sottordinate Commissioni permanenti, in sede legislativa:

alla I Commissione (Interni):

Senatori SANTERO e CEMMI: « Modifica del quarto comma dell'articolo 338 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 » (*Approvato dalla I Commissione permanente del Senato*) (1827) (*Con parere della XI Commissione*);

alla IV Commissione (Finanze e tesoro):

COLITTO: « Modificazione dell'articolo 3 della legge 4 marzo 1952, n. 110 » (1826);

SECRETO: « Proroga dei contratti di appalto per la riscossione delle imposte di consumo e tasse affini » (1836) (*Con parere della I Commissione*);

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

alla V Commissione (Difesa):

« Riordinamento dell'Ordine militare d'Italia » (Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato) (1828) (Con parere della I Commissione);

alla VI Commissione (Istruzione):

Senatore CONDORELLI: « Concessione di un contributo ordinario per il funzionamento dell'Istituto vulcanologico della Università di Catania » (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (1838) (Con parere della IV Commissione);

alla VII Commissione (Lavori pubblici):

Senatore JANNUZZI: « Provvedimenti integrativi della legge 27 giugno 1922, n. 889, relativa ai danni prodotti dal rigurgito delle acque sotterranee nell'abitato di Corato » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1829) (Con parere della IV Commissione);

« Disposizioni circa gli avanzi di gestione dell'A.N.A.S. ed autorizzazione della spesa straordinaria di lire 2.200.000.000 per riparazione dei danni causati alla rete delle strade statali dalle avverse condizioni meteorologiche » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1830) (Con parere della IV Commissione);

« Autorizzazione della spesa di lire 21 milioni 800 mila per l'aumento del contributo statale per la basilica di San Marco in Venezia » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1831) (Con parere della IV Commissione);

alla X Commissione (Industria):

FALETTI: « Modifica dell'articolo 56 del regio decreto 25 novembre 1940, n. 1969, recante norme per le linee elettriche esterne » (1825);

alla XI Commissione (Lavoro):

FERRARA DOMENICO e SCALIA VITO: « Prevenienza a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne » (Urgenza) (1299) (Con parere della IV Commissione);

MAZZA ed altri: « Assicurazioni sociali obbligatorie a favore dei lavoratori addetti alla piccola pesca » (Urgenza) (1300) (Con parere della IV Commissione).

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti altri provvedimenti sono, invece, deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti, in sede referente:

alla I Commissione (Interni):

CALABRÒ ed altri: « Disposizioni per la cinematografia » (1783) (Con parere della IV Commissione);

PIERACCINI e GIANQUINTO: « Abrogazione del primo comma dell'articolo 228 del testo unico della legge comunale e provinciale 3 marzo 1934, n. 383 » (1832) (Con parere della IV Commissione);

alla IV Commissione (Finanze e tesoro):

« Disposizioni in materia di investimenti di capitali esteri in Italia » (1837) (Con parere della X Commissione);

alla IX Commissione (Agricoltura):

SCIORILLI BORRELLI ed altri: « Commutazione in denaro delle prestazioni di natura feudale » (1835) (Con parere della III Commissione);

alla X Commissione (Industria):

ROBERTI ed altri: « Socializzazione delle imprese statali ed a partecipazione statale » (1742) (Con i pareri della III, IV e XI Commissione).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CECCHERINI, Segretario, legge:

La Camera,

considerato che nel 1922 vennero tolte alla città di Palermo l'officina veicoli e l'officina locomotive, senza che fosse intervenuto alcun criterio tecnico a giustificare la soppressione;

considerato che le due officine, vanto delle maestranze palermitane, erano state istituite dopo viva ed appassionata campagna della stampa cittadina, e della locale sezione del sindacato ferrovieri;

considerato che la città di Palermo, capitale della regione siciliana, è sede compartimentale e capolinea delle due principali reti ferroviarie, Palermo-Messina e Palermo-Trapani,

invita il Governo

a restituire prontamente alla città di Palermo le due officine soppresse: l'officina veicoli e l'officina locomotive.

MUSOTTO, FIORENTINO, ANDÒ, GAUDIOSO.

LEGISLATURA II. — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

La Camera

fa voti

che il ministro dei trasporti provveda:

a) a potenziare il piazzale piccola velocità della stazione delle ferrovie dello Stato di Cesena per renderlo adeguato al volume sempre crescente dei traffici;

b) a far sì che — in attesa della costruzione di nuove ghiacciaie — i carri frigoriferi disponibili siano concentrati là dove occorrono;

c) a dare disposizioni — d'accordo con le altre autorità competenti — per la costruzione di un cavalcavia o sottopassaggio nelle immediate vicinanze della stazione di Cesena, dove ha sbocco una delle arterie più frequentate del paese per la densità della popolazione.

MACRELLI.

La Camera,

visto l'impressionante aumento degli incidenti mortali che funestano il traffico, fenomeno dovuto, oltre che all'inefficienza della nostra rete autostrade, alla inesperienza e all'indisciplina di improvvisati e sfrenati lumbrettisti e motociclisti,

invita il Governo

a voler al più presto affrontare e risolvere tutto il complesso problema della viabilità, e in particolare ad imporre un limite di velocità a tutti gli automezzi nei centri abitati e nelle vicinanze di questi, e ad imporre, come per le automobili, l'obbligo della patente e un minimo di 18 anni di età anche per i conduttori di motocicli.

CAVALIERE ALBERTO, CONCAS.

La Camera,

considerato che le gravi deficienze dei trasporti pubblici urbani di Roma e le drammatiche condizioni del traffico cittadino costituiscono un problema di interesse nazionale, la cui unica e indifferibile soluzione, anche a parere concorde di eminenti studiosi di urbanistica e dei trasporti, non appare possibile senza la costruzione di una completa e organica rete di ferrovie metropolitane urbane;

considerato inoltre che, secondo le dichiarazioni rese pubbliche nel mese di febbraio 1955 dal ministro dei trasporti, esiste allo studio del competente Ministero un progetto per un tronco di metropolitana che dovrebbe congiungere il quartiere Flaminio con la stazione Termini;

considerato altresì che per sopraggiunte necessità, in vista delle Olimpiadi del 1960, tale tronco dovrebbe congiungere lo Stadio

olimpico da un lato e, dall'altro, dovrebbe proseguire oltre la stazione Termini per piazza Santa Croce e per piazza San Giovanni, al fine di costituire un naturale ed organico collegamento con le comunicazioni previste sia dallo studio fatto dalla Commissione ministeriale presieduta dal professore Nei, sia dai progetti delle comunicazioni suburbane della « Stefer », le quali interessano le popolatissime zone urbane, suburbane ed extraurbane della Casilina, Tuscolana e Appia;

tenuto conto che in base alle attuali leggi vigenti la concessione di linee metropolitane urbane per la città di Roma e di competenza del Governo e considerando che le preminenti esigenze sociali, politiche ed economiche rappresentate in questo importante settore della vita della capitale della Repubblica non possono essere subordinate e limitate dall'interesse privato;

constata l'indifferibilità della soluzione di questo importante problema che tutta l'opinione pubblica da tempo richiede,

invita il Governo:

1°) a predisporre sollecitamente lo studio di un progetto per la completa rete delle ferrovie metropolitane urbane di Roma;

2°) a sollecitare il completamento del progetto attualmente in fase di elaborazione dando le opportune direttive affinché il tronco stesso congiunga lo Stadio olimpico, la stazione Termini, la piazza Santa Croce e la piazza San Giovanni;

3°) a predisporre tempestivamente i necessari stanziamenti al fine di poter, nel più breve tempo possibile, dare inizio ai lavori di costruzione del tronco in progettazione;

4°) a dare affidamenti alla Camera che la concessione dei futuri tronchi di metropolitana verrà affidata ad una azienda del comune o comunque controllata da un ente pubblico.

RUBEO, NATOLI, CIANCA.

La Camera,

ritenuto che è urgente chiudere con definitivo atto la ricorrente vicenda relativa ad una temuta soppressione del compartimento ferrovie dello Stato di Verona;

considerato che l'esperienza ormai decennale fatta da detto compartimento nell'ambito territoriale riservatogli, in relazione ai rilevanti interessi che fanno capo a detto centro ferroviario, è stata più che favorevole;

considerate le numerose istanze degli enti economici provinciali di Verona, Man-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

tova, Vicenza, Trento, Bolzano, pensosi dello sviluppo agricolo, con particolare riferimento al settore ortofrutticolo, e di quello industriale-commerciale della regione;

considerati altresì i voti della provincia e del comune di Verona giustamente preoccupati del profondo disagio che dovrebbero subire centinaia di famiglie di funzionari e di lavoratori che hanno trovato ormai da anni in Verona la loro sistemazione,

invita

il ministro dei trasporti a dare assetto amministrativo-giuridico definitivo al compartimento ferroviario di Verona.

BURATO, GOZZI, PERDONÀ, FACCHIN,
ROMANATO, CHIARINI, BREGANZE,
MONTINI.

La Camera,

rilevate le deficienze dell'attuale sistema dei trasporti nel Mezzogiorno, causa non ultima della depressione economica e sociale di quelle regioni,

invita il Governo

a voler disporre:

1°) la elettrificazione ed il doppio binario di tutta la linea adriatica;

2°) l'ammodernamento, nel più breve tempo possibile, delle ferrovie del sud-est;

3°) il ripristino urgente del tratto Cagnano-Carpino della ferrovia « Garganica » della Società ferrovie e tramvie del Mezzogiorno, gravemente danneggiato e interrotto a causa della distruzione di un ponte sul torrente Varano in seguito alle recenti alluvioni, nonché il completamento di detta ferrovia;

4°) il sollecito completamento della trasformazione della tranvia Bari-Barletta in ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica.

TROISI.

La Camera,

considerata l'opportunità di facilitare l'afflusso turistico nella Valle d'Aosta durante il periodo estivo, oltre che il traffico normale nel resto dell'anno;

constatando che gli orari ferroviari sembrano finora essere stati congegnati in modo da allontanare da quella zona tutti coloro che, non disponendo di un mezzo proprio o non potendo concedersi il lusso di viaggiare in prima o seconda classe, vorrebbero recarsi dalla Lombardia ad Aosta e nelle valli che dal capoluogo si dipartono,

invita il Governo

a dare tempestive disposizioni perché in una prossima revisione si compilino gli orari tenendo nella dovuta considerazione i rilievi suggeriti dall'esperienza, si da fugare anche l'impressione che si vogliano favorire in misura eccessiva e contro l'interesse dello Stato le società private concessionarie di servizi di autopullmann.

MALAGUGINI, FARINET, DUGONI.

La Camera,

considerato il particolarissimo rilievo che nell'economia nazionale rappresenta la linea ferroviaria Milano-Venezia, insostituibile collegamento tra zone e città cospicue per popolazione, attività agricole, industriali e commerciali, per tradizioni artistiche e per movimento turistico,

rinnova l'invito al Governo

acché l'elettrificazione della linea stessa sia al più presto compiutamente attuata.

BREGANZE, MONTINI, PERDONÀ, RIVA,
FACCHIN, VALANDRO GIGLIOLA, GENNAI
TONIETTI ERISIA, FUMAGALLI.

La Camera,

rendendosi conto del grave danno economico e morale arrecato ai ferrovieri coi provvedimenti disciplinari adottati dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato nei confronti del personale scioperante contro la legge elettorale Scelba;

che tali provvedimenti sono stati adottati in applicazione del regolamento personale delle ferrovie dello Stato emanato nel 1925 scondo criteri antidemocratici e fascisti;

prendendo atto che il Consiglio di Stato, con un suo pronunziato, ha riconfermato il principio costituzionale del diritto di sciopero per i dipendenti dello Stato,

impegna il Governo:

1°) a celebrare degnamente il 50° anniversario della statizzazione delle ferrovie con un atto di giustizia che revochi, a tutti gli effetti, i suddetti provvedimenti disciplinari; o quanto meno adottare nei confronti del personale colpito, una misura che annulli specialmente agli effetti della carriera le conseguenze delle sanzioni adottate;

2°) a sostituire nel più breve tempo possibile il regolamento fascista del personale introdotto nel 1925, compilandone un altro ispirato ai principi democratici sanciti dalla Costituzione.

MOSCATELLI, GRAZIADEI, ROASIO,
RAVERA CAMILLA.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

La Camera,

raccogliendo l'accorato appello del sindaco di Torino Peyron per un più sollecito e fattivo interessamento governativo in ordine alle necessità troppo spesso dimenticate di Torino e del Piemonte;

rendendosi conto dell'urgenza di risolvere il problema fondamentale di migliori e rapidi collegamenti con le linee di traffico nazionali e internazionali,

impegna il Governo

ad elaborare sollecitamente un piano organico che affronti e risolva nel più breve tempo possibile il problema piemontese dei trasporti secondo le esigenze ripetutamente denunciate da ogni settore della pubblica opinione da tutti i capoluoghi della regione e dai numerosi enti e associazioni interessati.

ROASIO, MOSCATELLI, RAVERA CAMILLA.

La Camera,

considerato:

1°) che nel piano regolatore delle ferrovie per la Sicilia, predisposto dalla Commissione sin dal 1951, si propose il completamento, entro un decennio, delle ferrovie destinate a congiungere in senso longitudinale Catania con Palermo e Trapani;

2°) che la linea ferrata a scartamento ridotto, Agrigento-Castelvetrano, non risponde più alle esigenze del traffico di quelle zone, e quindi ne occorre la trasformazione in normale;

3°) che il tratto Montemaggiore-Caltanissetta-Leonforte, con curve di raggio minimo e pendenze massime, è stato dichiarato non idoneo a sostenere l'aumentato traffico tra l'est e l'ovest dell'isola;

4°) che i tronchi da costruire Regalbuto-Fiumetorto e Polizzi-Alcamo costituiscono un fattore decisivo per la rinascita delle zone;

5°) che, come ebbe ad affermare in Senato il 2 ottobre 1953 l'allora Ministro Matarrella, per la linea Regalbuto-Nicosia è da tempo pronto il progetto per la costruzione, in concessione dal Ministero dei trasporti,

impegna il Governo

a promuovere i provvedimenti occorrenti per la realizzazione delle opere.

GIACONE, FALETRA, SALA, SCHIRÒ,
GRAZIADEI.

La Camera,

considerato che la soluzione del problema dei trasporti è di una importanza fondamentale per la vita economica e sociale del-

l'Italia meridionale ed in specie per la rinascita della regione pugliese,

invita il Governo:

1°) a portare a termine l'elettrificazione della linea Milano-Lecce (con l'elettrificazione del tratto di linea Bari-Brindisi-Lecce) ed al completamento nei tratti ove manchi del doppio binario con i fondi di bilancio ed ove ne facessero difetto con i fondi della Cassa del Mezzogiorno o con quelli del nuovo prestito;

2°) a presentare entro un certo periodo di tempo un piano di lavori di ammodernamento di impianti, di linee da elettrificare in cui siano comprese la bari-Lecce e la Brindisi-Taranto-Battipaglia;

3°) a migliorare il materiale rotabile (e le vetture in servizio) nella regione pugliese ed in quelle meridionali.

SEMERARO SANTO, SCAPPINI.

La Camera,

di fronte alla particolare situazione di pericolo, sempre più aggravato, sulla strada nazionale Padana superiore n. 11, specialmente nel tratto comunemente ormai denominato « strada della morte », dove giornalmente transitano oltre 16 mila veicoli provocando frequenti incidenti mortali,

invita il Governo:

a) ad intervenire urgentemente perché si proceda alla sistemazione oltre i para-carri, sulla ex sede tramviaria, di una pista riservata ai pedoni, ciclisti e motociclisti, assai numerosi soprattutto per il fatto che si recano in città per il lavoro;

b) a far disporre sollecitamente dall'« Anas » uno studio per la definitiva soluzione di copertura del Naviglio grande, perché la costruzione della progettata autostrada Brescia-Padova non risolverà il problema dell'afflusso di transito, obbligato nel tratto citato, per le comunicazioni dirette tra Brescia e la Valtenesi, la Valle Sabbia, la zona del Garda ed il Trentino e Alto Adige;

c) ad imporre — in attesa della realizzazione dei sopracitati provvedimenti — che venga almeno stabilito il senso unico e limitata la velocità per evitare tanti lutti e danni per le famiglie colpite.

CHIARINI, GITTI, MONTINI, ROSELLI,
PEDINI.

La Camera,

considerato che, nonostante precedenti assicurazioni ministeriali, il problema dell'elettrificazione del tratto Lecce-Brindisi-Bari, non è stato avviato a soluzione;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

tenuto conto della importanza economica del Salento e dello sviluppo del traffico commerciale e turistico del porto di Brindisi,

impegna il Governo

ad affrontare concretamente il problema, corrispondendo alle fondate aspettative delle popolazioni interessate convinte che dal potenziamento delle comunicazioni deriverà ulteriore considerevole incremento alla economia salentina.

CAIATI, AGRIMI.

La Camera,

considerato che gli incidenti continuano a verificarsi a catena sulla ferrovia in concessione Benevento-Cancello a causa della deficiente attrezzatura della linea e del materiale rotabile;

considerato inoltre che la società concessionaria risulta denunciata alla magistratura per gravi irregolarità,

invita il Governo:

1°) a sollecitare alla competente Commissione interministeriale la discussione e l'approvazione del piano di ammodernamento che consente la possibilità di eliminare i gravi inconvenienti denunciati e le cause degli incidenti che pongono in continuo pericolo la vita stessa del personale e dei viaggiatori;

2°) ad esaminare la possibilità di denunciare la convenzione di concessione, sulla base degli addebiti mossi alla società concessionaria, e provvedere alla statizzazione della ferrovia, di cui si riconosce la grande utilità per gli abitanti e per l'economia della zona che essa serve.

VILLANI, GRAZIADEI, AMENDOLA PIETRO.

La Camera,

riconoscendo la grande importanza della linea ferroviaria del Brennero e la conseguente necessità di attrezzare adeguatamente la stazione di Fortezza;

dando atto all'amministrazione delle ferrovie dell'avvenuto potenziamento del piazzale e del fascio binari,

invita il Governo

a voler predisporre un progetto organico per un nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Fortezza, progetto da realizzare per gradi in relazione alle possibilità finanziarie della amministrazione, rinunciando a compiere lavori di miglioramento o di ampliamento nell'attuale vetusto ed inadeguato edificio.

VERONESI.

La Camera,

rilevato che al personale di macchina in pianta presso lo scalo marittimo-ferroviario di Villa San Giovanni ed addetto alla manovra viene corrisposto a titolo di competenza accessoria l'« assegno per ora » di lavoro, spettante al personale di manovra, ridotto di un terzo;

poiché un simile trattamento non rimane giustificato da motivo alcuno, anzi la manovra di carico di vagoni ferroviari per viaggiatori o per merci sulla nave-traghetto, come quella di scarico, comporta una maggiore attenzione, più impegno ed accortezza della manovra comune,

invita il Governo

a corrispondere al personale di macchina in pianta allo scalo marittimo-ferroviario di Villa San Giovanni l'intero « assegno per ora », spettante al predetto personale addetto alla manovra e cioè lire 63,90 al macchinista e lire 42,60 all'aiuto macchinista.

MINASI, CONCAS.

La Camera,

considerata l'urgenza di risolvere l'annoso problema della ricostruzione della ferrovia faentina eliminando finalmente il grave disagio delle comunicazioni tra Firenze e la Romagna,

invita il Governo

a completare ed a riaprire all'esercizio, quanto prima possibile, la ferrovia Firenze-Faenza, ultimando a brevissima scadenza il tronco Borgo San Lorenzo-Marradi, già quasi completamente ricostruito, ed iniziando subito dopo i lavori per i ventuno chilometri del tratto Caldine-San Piero a Sieve e per la promessa elettrificazione dell'intera linea.

VEDOVATO.

La Camera,

considerato che il provvedimento con cui si riduce la pulizia delle vetture ferroviarie da totale a parziale, provoca il licenziamento di rilevante numero di lavoratori ed il pericolo di inconvenienti di natura igienica,

invita

il ministro dei trasporti a revocare il provvedimento stesso.

SCHIRÒ, GRAZIADEI.

La Camera,

considerato:

che col bando del 4 giugno 1943, n. 132, ai sensi ed agli effetti dell'articolo 2 del regio

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

decreto-legge 30 marzo 1943, n. 123, il personale civile delle isole della Sicilia e della Sardegna addetto al servizio delle ferrovie dello Stato, ivi compreso il servizio dei traghetti, venne militarizzato, con conseguente assoggettamento alla legge penale militare e alla disciplina militare in tempo di guerra e per le zone di operazione;

che questo personale militarizzato venne considerato « operante » poiché, permanentemente in zona d'operazione, faceva parte integrante per tutte le esigenze connesse con le operazioni militari durante il ciclo operativo in Sicilia fissato con apposita disposizione dagli Stati Maggiori delle forze armate su determinazione dello Stato Maggiore generale;

constatato che la richiesta di riconoscimento della qualifica di combattente, avanzata dal « Comitato fra i ferrovieri ex-militarizzati della Sicilia » di Messina alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato è rimasta infruttuosa, essendosi risposto che la militarizzazione in base all'articolo 2 comportava solo l'assoggettamento alla legge penale militare e alle norme disciplinari vigenti per l'esercito, oltre che alle norme contenute nel regolamento del personale, e che l'invocato provvedimento di estensione ai ferrovieri della Sicilia dei benefici in parola, non sarebbe possibile se non mutando la posizione di militarizzati in base all'articolo 2, ovvero modificando le vigenti disposizioni di legge;

ritenuto:

che il riferimento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla circolare n. 5.000 dell'ufficio Ordinamento dello « Sme » edizione 1° agosto 1948, non può ritenersi valido poiché, da tale data ad oggi, la circolare predetta è stata ampliata da successive aggiunte, unificate nell'edizione 1953 e successive modifiche;

che la concessione della qualifica di « combattente » della seconda guerra mondiale viene rilasciata su valutazione di fatto, in estensione alle norme giuridiche contenute nel decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, per cui il Ministero della difesa ha emanato le circolari n. 5.000 per l'Esercito, n. 27.200 per la Marina e 202.860 per l'Aeronautica;

che proprio agli effetti di una valutazione di fatto, con circolare del 1947 dell'ufficio Ordinamento dello « Sme », a seguito dello sbarco delle forze alleate nelle isole, si stabiliva che il personale civile della Sicilia, della Sardegna e delle isole minori adiacenti addetto al servizio delle ferrovie dello Stato, compreso il servizio di traghetto, oltre che alle ferrovie private, al servizio telegrafico e te-

lefonico degli ambulanti postali ed uffici postali di stazione, militarizzato per effetto dei bandi 132 e 144 del 4 e del 16 giugno 1943, ai sensi dell'articolo 2 del regio decreto-legge 30 marzo 1943, n. 123, è da considerarsi combattente a tutti gli effetti per aver partecipato ad operazioni di guerra, stabilendone la decorrenza;

che in detta circolare viene riconosciuto combattente per valutazione di fatto oltre che dello stato giuridico, tutto il personale militare e militarizzato anche dal citato articolo 2 perché dichiarato operante, anche se non mobilitato, per avere partecipato ad operazioni di guerra e per limitazione di luogo, tutto il personale militare e militarizzato anche in base all'articolo 2, dislocato e residente in Sicilia, Sardegna e isole minori adiacenti; per limitazione di tempo, tutto il personale militare e militarizzato, anche in virtù dell'articolo 2, dal 10 luglio al 18 agosto 1943 in Sicilia e dal 10 luglio all'8 settembre 1943 in Sardegna;

che proprio in virtù della predetta circolare del 1947, gran parte del personale del servizio telegrafico, telefonico, degli ambulanti ed uffici postali di stazione, ha chiesto ed ottenuto il riconoscimento di « combattente », per cui allo stato, tra militari e militarizzati nelle identiche condizioni, alcuni sono stati riconosciuti e godono di tutti i diritti spettanti ai combattenti, mentre soltanto i ferrovieri militarizzati ne rimangono esclusi,

invita il Governo

a curare la piena applicazione della circolare del 1947 dell'ufficio ordinamento dello « Sme »; ad estendere, come già è avvenuto per gli altri casi, la circolare n. 5.000 dell'ufficio ordinamento dello « Sme », allargata nell'edizione 1953 e successive modifiche, riconoscendo ai ferrovieri militarizzati di cui all'articolo 2 del suddetto bando, ivi compreso il personale addetto al servizio dei traghetti, la invocata qualifica di combattente loro derivante dall'osservanza delle disposizioni predette.

PINO, GRAZIADEI, JACOPONI, CALANDRONE, SCHIRÒ, MINASI.

La Camera

impegna il ministro dei trasporti a richiamare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad una politica di incremento della costruzione di alloggi per ferrovieri, attraverso:

1°) la sollecita realizzazione del programma di alloggi I.N.A.-Casa e la costru-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

zione di nuove case economiche e patrimoniali adeguate alle crescenti esigenze;

2°) l'accoglimento della aspirazione dei ferrovieri di poter riscattare gli alloggi ad eque condizioni;

3°) l'aumento dei fondi per adeguarli al crescente sviluppo della cooperazione ferroviaria e la più equa distribuzione delle sovvenzioni alle cooperative edilizie, da ottenersi con l'immissione di rappresentanti del personale nella apposita commissione.

WALTER, GRAZIADEI.

La Camera,

rilevato che i portabagagli in servizio presso le stazioni ferroviarie sono costretti a pagare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato un canone annuo ragguagliato ai presunti introiti realizzati mediante il trasporto dei bagagli a mano per conto e dietro pagamento dei viaggiatori;

considerata la palese assurdità della suddetta disposizione,

invita il Governo

a disporre la soppressione del canone in questione e a modificare in conseguenza il « capitolato per il servizio di facchinaggio dei bagagli ».

BRODOLINI.

La Camera,

rilevando lo stato di disagio in cui si trova la categoria dei tassisti in conseguenza della concorrenza praticata da esercenti abusivamente detta attività,

invita il Governo:

a prendere tutti quei provvedimenti atti a stroncare l'esercizio abusivo di tale attività nell'interesse della categoria;

ad assicurare altresì i privati cittadini, il turista in genere ed in particolare quello straniero, dai lamentati inconvenienti conseguenti da detta abusiva attività, prescrivendo l'adozione di un meccanismo idoneo a controllare realmente le relative tariffe.

SAVIO EMANUELA.

La Camera,

considerata la necessità di migliorare i servizi ferroviari dell'Italia meridionale, con particolare riferimento alla regione pugliese,

fa voti:

a) perché siano intensificati i lavori di elettrificazione della Bari-Foggia;

b) perché siano migliorati e potenziati i servizi delle ferrovie secondarie in Puglia, con particolare riguardo alla ferrovia Sud-Est;

c) perché siano al più presto portati a compimento i lavori della ferrovia Bari-Barletta;

d) perché siano migliorati i servizi ferroviari che collegano la Puglia alla Calabria;

e) perché siano con ogni urgenza iniziati i lavori della ferrovia Bari-Grumo-Altamura-Metaponto.

CACCURI, DE CAPUA.

La Camera,

considerato che ai dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato che siano affetti da cecità assoluta viene concesso il libretto ferroviario con la riduzione del 50 per cento senza diritto all'accompagnamento gratuito;

constatato che il beneficio della riduzione viene in tal modo annullato dalla maggiore spesa derivante dall'acquisto del biglietto per l'accompagnatore;

riconosciuto rispondente a criteri di giustizia accordare ai dipendenti dello Stato privi della vista, le stesse agevolazioni ferroviarie che vengono concesse a tutti i dipendenti statali;

considerato inoltre che in base alle disposizioni in vigore negli anni precedenti alla guerra, i ciechi civili beneficiavano di una riduzione effettiva del 50 per cento sul prezzo del biglietto previsto dalla tariffa ordinaria delle ferrovie dello Stato;

tenuto presente che in base al vigente testo delle concessioni speciali i privi di vista le loro guide, sono invece ammessi al godimento della tariffa V, che dà diritto ad una riduzione effettiva di solo circa il 40 per cento sul prezzo del biglietto ordinario;

rilevato che i ciechi civili aspirano unicamente ad avere la possibilità di viaggiare, accompagnati da una guida, complessivamente con la stessa spesa richiesta per i cittadini vedenti:

accertato che la concessione di una riduzione ferroviaria ai privi della vista nella misura del 50 per cento produrrebbe un irrilevante riflesso finanziario per il bilancio delle ferrovie dello Stato, dato l'esiguo numero dei ciechi civili che usufruiscono di mezzi di trasporto, anche per la limitazione ai soli viaggi per motivi di cura, studio e lavoro, del godimento della facilitazione,

invita il Governo:

1°) a concedere ai ciechi civili, dipendenti dalla pubblica amministrazione, il di-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

ritto all'accompagnamento gratuito facendo apporre sul libretto ferroviario, di cui sono titolari, la dichiarazione seguente: « Vale anche per l'accompagnamento »;

2°) a concedere ai ciechi civili ed alle loro guide il beneficio di una riduzione del 50 per cento sul prezzo del biglietto ordinario.

INFANTINO, CUCCO, FORMICHELLA.

La Camera,

sensibile alle esigenze di progresso sociale ed economico delle popolazioni dell'Italia meridionale ed insulare;

ravvisato nell'incremento delle comunicazioni ferroviarie il presupposto fondamentale per lo sviluppo economico del mezzogiorno d'Italia,

invita il Governo:

a compiere ogni possibile sforzo, sia dal punto di vista tecnico che finanziario, tendente a favorire ed accelerare lo studio ed i lavori relativi al progettato ponte sullo stretto di Messina;

a predisporre, con la necessaria sollecitudine, i progetti tecnici ed i piani finanziari per la costruzione o l'ultimazione dei tronchi ferroviari Regalbuto-Nicosia, Giardini-Randazzo e Randazzo-Nicosia, alla cui realizzazione è legato lo sviluppo economico e turistico della Sicilia.

FORMICHELLA, INFANTINO, CUCCO.

La Camera,

riconosciuto come un insulto alla civiltà oltre che alle popolazioni l'attuale impalcatura delle tramvie provinciali di Napoli;

accogliendo il voto unanime espresso dai sindaci, rappresentanti la popolazione di più di duecento mila abitanti, contro il funzionamento di dette tramvie.

impegna il Governo

nell'interesse delle popolazioni, a revocare tale concessione, scaduta già nel 1942, e più volte rinnovata.

D'AMBROSIO.

La Camera

invita il ministro dei trasporti

a prendere in seria considerazione la situazione della ferrovia garganica, recentemente danneggiata gravemente dalle alluvioni, allo scopo di risolvere definitivamente il problema delle comunicazioni e dei collegamenti del Tavoliere con il Gargano, sostituendo l'attuale inefficiente rete ferroviaria con adeguati servizi automobilistici.

DE MEO.

La Camera

invita il ministro dei trasporti

a prendere in seria considerazione le proposte fatte dalle camere di commercio e dagli enti provinciali di turismo, dalle aziende di soggiorno delle province di Forlì e di Ravenna per migliorare le comunicazioni ferroviarie fra l'interno e l'estero e la riviera romagnola.

LA MALFA, MACRELLI.

La Camera,

consapevole e preoccupata dei continui ingorghi e ristagni del traffico stradale sulla « deviazione lucchese della strada nazionale del Brennero », alle porte di Lucca,

impegna il Governo

a risolvere speditamente, provocando l'intesa fra le amministrazioni interessate, l'indilazionabile problema della costruzione di un adeguato soprapassaggio sulle linee ferroviarie Lucca-Pisa e Lucca-Viareggio.

BACCELLI.

La Camera,

richiamato l'ordine del giorno approvato nella seduta antimeridiana del 27 ottobre 1953, su proposta della VIII Commissione, relatore l'allora presidente di quella Commissione medesima e attuale ministro dei trasporti, con cui si riconosceva l'urgenza che il Governo ponesse allo studio provvedimenti intesi a comprendere interamente nel Ministero dei trasporti « i due settori del traffico interessanti la strada e la rotaia, per coordinarli al centro e con attuazione di decentramento periferico, nel superiore interesse del paese »;

ritenuto che, in attesa di una più ampia riorganizzazione amministrativa, sia frattanto indispensabile disporre il passaggio della Azienda nazionale autonoma della strada dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti, come presupposto di una concezione unitaria e di una politica coerente e lungimirante per affrontare con vastità e modernità di vedute e sapiente coordinamento di mezzi gli ardui, complessi problemi del traffico ordinario e ferroviario,

invita il Governo

ad attuare sollecitamente e prima ancora di dare attuazione alla legge 21 maggio 1955, n. 463, il passaggio al Ministero dei trasporti della Azienda nazionale autonoma della strada.

DEL FANTE.

La Camera,

convinta che il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria costituisce una

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

estrema esigenza del traffico delle regioni meridionali e dell'isola di Sicilia, il cui crescente sviluppo economico impone ogni giorno di più un movimento sensibile di persone e di merci;

considerato che i lavori in corso, se di larga portata e di ritmo notevole nel loro svolgimento, non sono ancora tali da prevedere entro un quinquennio l'approntamento del secondo binario quale esige il piano economico Vanoni nel momento della sua applicazione,

invita il Governo

ad aprire altri lotti di lavori sul tratto Battipaglia-Reggio Calabria allo scopo di accorciare i tempi tecnici per la più sollecita costruzione del doppio binario.

MUSOLINO.

La Camera,

considerato che una delle prime rivendicazioni dei ferrovieri è stata la richiesta di abrogazione del decreto-legge 22 luglio 1923, n. 1634,

impegna il Governo

a voler provvedere alla abrogazione di detto decreto che disciplina le prestazioni del personale in netto contrasto ed in aperta violazione dei diritti dei lavoratori.

CONCAS, CAVALIERE ALBERTO, MANCINI.

La Camera,

considerato che un eventuale ridimensionamento della rete ferroviaria è un problema della massima importanza e che pertanto non può essere lasciato esclusivamente agli organi delle aziende delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a non voler in alcuna maniera estraniare il Parlamento dallo studio e dalla soluzione di questo delicato ed importante problema.

TONETTI, CONCAS, BONOMELLI, CAVALIERE ALBERTO, MANCINI.

La Camera,

considerato il grave danno occasionato alle ferrovie dello Stato dall'accordo 15 settembre 1953 con l'«Anac» ed i maggiori danni che da esso si prospettano per l'avvenire,

impegna il Governo

a denunciarlo.

GRAZIADEI.

La Camera,

tenuto conto della necessità di prendere in considerazione la presenza di cooperative nel corso dell'espletamento delle gare di appalto, disposte dai compartimenti delle ferrovie dello Stato, e considerato che si riscontrano nel corso di dette gare manifestazioni discriminatorie,

invita il Governo:

1°) ad emanare disposizioni acché nel corso delle gare di appalto disposte dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, siano tenute da conto le cooperative in rispetto ai concorrenti privati;

2°) a far cessare la politica di discriminazione nei confronti di determinate cooperative nel corso dell'espletamento delle gare stesse.

CANDELLI, SEMERARO SANTO.

La Camera,

considerata la situazione della ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone, gestita dalla « Stefer »;

rilevato come per il sempre crescente traffico sia necessario realizzare al più presto un piano di ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile,

invita il Governo

a volere considerare il finanziamento di tale piano che tra l'altro dovrebbe comprendere le seguenti opere:

1°) raddoppio del binario, in un primo tempo dalla Breda a Pantano o San Cesareo; successivamente sino a Palestrina o Genazzano;

2°) soluzione del problema della penetrazione in Roma con il completamento della galleria costruita nel 1947, onde evitare che i treni impieghino dai 20 ai 25 minuti per un tratto di 6 chilometri;

3°) istituzione di blocchi automatici nel tratto Pantano-Centocelle per disciplinare il notevole traffico che ivi si svolge;

4°) nuovo tracciato da Palestrina a Cave;

5°) rettifica del tratto Piglio Acuto-Fiuggi;

6°) ripristino del tratto Alatri-Frosinone;

7°) costruzione della funivia Guarcino-Campo Catino.

VILLA.

La Camera,

considerato che, nonostante le assicurazioni più volte date ed i voti anche recentemente espressi da enti, associazioni e popolazioni interessate, non si è ancora provve-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

duto al ripristino del doppio binario sul tronco Ceprano-Sparanise, della linea ferroviaria Roma-Napoli, via Cassino;

valutata la esiguità della spesa, in relazione alla importanza economica della regione ed all'accresciuto valore del traffico di passeggeri e di merci sulla linea anzidetta,

invita il Governo

a provvedere sollecitamente perché il problema sia affrontato e risolto e perché subito dopo, disponendo la elettrificazione della linea, si avvii a definitiva soluzione quel problema del potenziamento delle comunicazioni da cui in parte considerevole dipende l'incremento della economia del Lazio meridionale e delle province campane.

SILVESTRI.

La Camera,

rilevata l'importanza economica che sempre di più va assumendo la fascia costiera Siracusa-Catania per un avviato processo di industrializzazione;

rilevato che l'attuale tronco ferroviario non può più soddisfare le accresciute esigenze, divenendo un ostacolo non indifferente per lo sviluppo economico della zona;

considerato che malgrado le urgenti e improrogabili necessità, più volte manifestate da organizzazioni politiche, sindacali e economiche della provincia di Siracusa, ancora non si è provveduto alla elettrificazione e alla posa del doppio binario sullo stesso tronco ferroviario,

invita il Governo

acché si pongano allo studio, per una loro sollecita realizzazione, la elettrificazione e la posa del doppio binario sul tratto Siracusa-Catania e, nel contempo, si inizino i lavori per la costruzione della necessaria variante ferroviaria dalla stazione di Targia alla stazione di Siracusa centrale, sulla base di progetti e studi più volte elaborati dal Ministero competente.

BUFARDECI, MARILLI, GAUDIOSO, FAILLA, DI MAURO.

La Camera,

mentre dà atto al Governo degli sforzi fatti, con la legge dell'ammodernamento, a migliorare la rete delle ferrovie in concessione in Sardegna,

fa voti

affinché si ponga mano al più presto con opportuni provvedimenti ad ammodernare an-

che le ferrovie, finora escluse dai benefici legislativi, provvedendo a rinnovare anche le linee sarde destinate allo smantellamento, in modo da evitare l'assurdo di sopprimere linee ferroviarie in una regione dove, se mai, si porrebbe il problema di costruirne di nuove.

PINTUS.

La Camera,

invita il Governo

a sistemare, nel quadro dei provvedimenti da adottare in sede di legge delega, la posizione dei ferrovieri che furono dimessi, licenziati o danneggiati nella carriera durante il periodo fascista, in riferimento alla proposta di legge n. 757.

CAMANGI, MACRELLI, LA MALFA, DE VITA, PACCIARDI.

La Camera,

considerata la necessità di incrementare ed accelerare il processo di elettrificazione delle ferrovie dell'Italia meridionale ed insulare;

visto che, anche in conseguenza dell'aumentato volume di traffico e di afflusso di turisti nella città di Siracusa, si rende indilazionabile la elettrificazione del tratto Catania-Siracusa,

impegna il Governo

a studiare la possibilità di immediata elettrificazione del tratto Catania-Siracusa previa costruzione della variante Targia.

SCALIA.

PRESIDENTE. Gli ultimi sei ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Quale è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ordine del giorno Musotto: mentre sono in atto i lavori di ampliamento dei depositi locomotive nelle tre città di Messina, Palermo e Catania, non si ravvisa l'opportunità di ripristinare le due officine veicoli e locomotive della città di Palermo, perché alle necessità dell'amministrazione ferroviaria fanno già largamento fronte officine private, il cui personale rimarrebbe disoccupato. Penso, comunque, che avremo presto un incremento di manodopera appunto per i lavori in corso dei depositi locomotive.

Ordine del giorno Macrelli: da rilievi dei miei uffici risulta che lo scalo merci di

Cesena è in sufficienti condizioni di far fronte al traffico e che un ulteriore potenziamento non sarebbe facile da attuarsi richiedendo lo spostamento della strada di circonvallazione ed il rimaneggiamento di numerosi raccordi di esercizio. Prometto comunque all'onorevole Macrelli di esaminare attentamente i problemi prospettati, specialmente quello dell'incremento di traffico dei vagoni frigoriferi.

MACRELLI. Vorrei pregare l'onorevole ministro di esprimere il suo parere anche sugli ordini del giorno La Malfa e Camangi, dei quali sono cofirmatario.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Va bene, onorevole Macrelli, lo farò.

Circa l'ultimo punto dell'ordine Macrelli, mirante in particolare alla soppressione del passaggio a livello della stazione di Cesena, noi siamo pronti a sopportare la spesa. Riguardo al problema generale dei passaggi a livello, osservo che essi sono in Italia 17.350, dei quali 6 mila circa in consegna a custodi, un migliaio incustoditi e 10 mila circa controllati a distanza. Appena preso possesso del dicastero mi sono preoccupato della questione e ho fatto fare una statistica per stabilire quale erano i più dannosi ai fini dell'interruzione del traffico, e ho potuto identificarne mille. Alcuni passaggi a livello, onorevoli colleghi, restano chiusi 12 ore su 24.

Voce a sinistra. Ed anche di più!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'elenco che ho fatto fare è molto preciso.

Ho stabilito quindi una specie di graduatoria di urgenza per quanto si riferisce ai passaggi a livello da sopprimere. I passaggi a livello sono su strade nazionali, su strade provinciali e su strade secondarie. Pertanto non possono essere soltanto le ferrovie ad intervenire nella spesa. In questa materia la nostra amministrazione parte da questo principio: l'intervento finanziario è assicurato con la capitalizzazione del risparmio che le ferrovie dello Stato vengono a realizzare sopprimendo il passaggio a livello. Per esempio, noi diamo un milione che corrisponde alle spese di manutenzione, alle spese per il personale, ecc. In certi casi però la somma così capitalizzata non è sufficiente. Dai calcoli fatti oggi, risulta che per sopprimere questi passaggi a livello — per i quali questa necessità è più sentita — occorrono 50 miliardi. Bisogna, dunque, che concorrano le amministrazioni comunali, l'Anas, cioè il Ministero dei lavori pubblici, e le ferrovie.

Ho già messo allo studio questo problema, e non solo per casi particolaristici.

Vi sono delle soppressioni di passaggi a livello che possono essere realizzate anche prima che si realizzi il piano generale; ed i lavori relativi sono già in corso. Vi sono dei passaggi a livello i quali non consentono a masse di operai di andare a mangiare, perché restano chiusi per un'ora. È un problema, quindi, che bisogna risolvere; ma bisogna avere a disposizione i denari occorrenti.

Anche il mio collega onorevole Romita ha preso a cuore la cosa, ed io spero di poter trovare le fonti di finanziamento onde iniziare i lavori di soppressione dei primi mille passaggi a livello. E tra questi, onorevole Macrelli, v'è anche quello a cui ella accenna nel suo ordine del giorno.

Ordine del giorno La Malfa: sono perfettamente d'accordo con i presentatori di esso. È esatto che esistono oggi potenti correnti di traffico verso i paesi dell'Adriatico. Sarebbe interessante notare a questo proposito che v'è una parte del turismo europeo che gravita sul Tirreno ed una parte che gravita sull'Adriatico: sembra quasi che vi sia una linea di demarcazione. Gravitano sull'Adriatico la Svizzera, il Benelux ed una parte della Germania.

Si dà assicurazione che le proposte degli enti delle province di Forlì e Ravenna per il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie della zona saranno tenute in particolare evidenza dall'amministrazione ferroviaria ed esaminate nelle prossime conferenze regionali all'uopo già fissate per lo studio delle questioni inerenti ai treni viaggiatori del nuovo orario giugno 1956.

Si può, comunque, fin d'ora precisare che, in particolare per quanto riguarda le relazioni internazionali, alla conferenza europea tenutasi a Wiesbaden nei primi del corrente mese, si sono già previsti alcuni miglioramenti interessanti la riviera adriatica, come la circolazione di una nuova carrozza da Copenaghen per Ancona con l'« Adria Express », via Tarvisio (treni estivi 501 e 500) ed una nuova bisettimanale, pure estiva, da Monaco per Ancona e viceversa, via Brennero, con treni sussidiari all'« Alpen-Express » (treni 65 e 60) in coincidenza a Bologna con i treni 451 S. e 156 fra Bologna e Ancona.

In ogni modo è interesse fondamentale delle ferrovie regolare il traffico comune e quello internazionale nel miglior modo possibile.

Quanto all'ordine del giorno Camangi, la revisione degli ex agenti esonerati dal servizio per ragioni politiche è stata disci-

plinata da provvedimenti di legge. Le domande accolte sono state 16.765; sono state respinte le domande di coloro il cui esonero era stato dovuto a motivi estranei a ragione politiche. Non entro in particolari, ma posso dire che alcuni casi mi hanno addirittura scandalizzato, giacché si trattava persino di gente che aveva avuto la tessera fascista sin dal 1920. Non sembra che si possano ammettere ai benefici per gli esonerati politici coloro che non risultino rivestire effettivamente tali condizione: non vi sarebbero, fra l'altro, neppure i fondi. Posso ad ogni modo assicurare che non c'è pratica relativamente a questo settore di cui io non esamini personalmente il fascicolo, giacché da una parte deve essere applicata la legge nei confronti di tutti, ma dall'altro lato la legge non deve neppure essere violata. E credo in ciò di essere d'accordo con tutti.

MACRELLI. Ma il mio ordine del giorno, onorevole ministro, si riferisce alla proposta di legge n. 757 che la prima Commissione, presieduta dall'onorevole Marazza, ha inviato all'Assemblea.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È nella legge delega: non posso perciò risponderle io, ministro dei trasporti, giacché si tratta di deliberazioni collegiali. Potrà perciò risponderle il Consiglio dei ministri. Ringrazio lei, ad ogni modo, e l'onorevole Concas dell'incoraggiamento che mi hanno dato relativamente a questi provvedimenti che hanno riportato così vivo consenso da parte della Camera.

Ordine del giorno Alberto Cavaliere: una disciplina sulla velocità limite degli autoveicoli è già prevista da un'apposita legge.

Infatti, all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877, sono prescritti i limiti di velocità massimi per alcune categorie di autoveicoli pesanti e limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia all'interno che fuori dei centri abitati).

Le prescrizioni sono in corso di applicazione: gli autoveicoli pesanti, cioè gli autobus e gli autocarri di peso complessivo superiore a 100 quintali, sono tenuti ad osservare i limiti massimi di velocità rispettivamente di 70 e di 60 chilometri ora. In questi giorni è stato pubblicato il decreto di questo Ministero circa l'applicazione dei dispositivi atti a garantire l'osservanza dei cennati limiti di velocità.

Per quanto riguarda le limitazioni su talune strade, gli uffici periferici della motorizzazione stanno completando l'accertamento

per la determinazione dei tratti di strada per i quali prescrivere le cennate limitazioni.

Via via che gli accertamenti vengono portati a termine saranno promossi i relativi decreti interministeriali fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti.

L'obbligo della patente e il minimo di diciotto anni di età per i conducenti di motocicli è già previsto nel progetto di nuovo codice della strada.

Questo Ministero peraltro, riconosciuta l'urgenza del problema, presenterà apposito progetto di legge da emanare in anticipo sulla pubblicazione del codice della strada.

Ordine del giorno Rubeo: l'onorevole Rubeo ha parlato della metropolitana. Egli, in proposito, conosce il mio pensiero: posso assicurarla che noi vogliamo che la metropolitana arrivi prima del 1960 a Roma e poi anche verso le altre direzioni per il completamento. Per quanto si riferisce all'ultima parte dell'ordine del giorno, ella sa, onorevole Rubeo, che io fui relatore in quell'epoca del disegno di legge che affidava alla « Stefer » quella concessione. La « Stefer » ha anche il servizio di Ostia ed io ho consegnato alla « Stefer » le nuove automotrici per quel servizio. Posso assicurarla che la concessione sarà affidata di preferenza ad enti esercenti servizi urbani e di trasporto.

Ordine del giorno Burato: il provvedimento di Verona sarà risolto in sede di attuazione della legge delega. Conosco bene la situazione di Verona e in tal senso saranno tenute presenti tutte le osservazioni e le necessità che sono state prospettate dai centri industriali della zona. Conosco bene il problema di Venezia, di Verona e di Padova, sia nei rapporti dei compartimenti che dell'ispettorato.

Ordine del giorno Troisi: la linea Milano-Lecce è già a doppio binario ed è già elettrificata sino ad Ancona. Premesso che sono già in corso i lavori di elettrificazione nel tratto a semplice binario Pescara-San Severo ed in quello a doppio binario San Severo-Bari, si fa presente che la completa elettrificazione della linea adriatica, anche nelle tratte rimanenti Ancona-Pescara e Bari-Lecce rientra nei lavori che l'amministrazione delle ferrovie si propone di eseguire in futuro per il potenziamento della rete.

Siamo sempre allo stesso discorso: se prendo tutti gli ordini del giorno, tutto quello che mi è stato richiesto e che vorrei avere la gioia di poter fare, perché sento che le vostre istanze rispondono alle esigenze delle popolazioni ed al benessere del nostro paese, non so quanti miliardi (il calcolo non l'ho fatto) mi

ci vorrebbero. È evidente, quindi, che occorre procedere con una certa gradualità.

SEMERARO SANTO. Ella si è impegnato per la Milano-Venezia e la Milano-Torino, dimenticando il Mezzogiorno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Risponderò anche a lei.

I lavori di elettrificazione in corso sulla Pescara-Foggia-Bari, finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, comporteranno un onere di spesa complessivo di 22 miliardi di lire per la sistemazione degli impianti fissi e per le dotazioni di nuovo materiale di trazione.

I lavori di elettrificazione dei rimanenti tratti Ancona-Pescara e Bari-Lecce seguiranno allorché si potrà disporre del relativo finanziamento che ammonta a circa 23 miliardi di lire per gli impianti fissi e per il materiale rotabile.

Naturalmente, dobbiamo creare delle grandi linee funzionali per la loro intera portata, solo che bisogna graduarle nel tempo. Abbiamo già fatto tutti gli studi ed abbiamo identificato la spesa.

Con l'esecuzione di tutti i lavori suddetti, la potenzialità della linea adriatica risulterà tanto migliorata da poter rimandare ad altra epoca la richiesta costruzione del doppio binario sulle tratte Ancona-San Severo e Bari-Brindisi. A tale riguardo, per altro, si fa presente che l'esecuzione dei raddoppi stessi sarebbe molto onerosa e richiederebbe una spesa di oltre 27 miliardi. Quindi, andiamo per gradi; prima vediamo di realizzare la elettrificazione, perché fra le altre cose è bene che teniate presente che la gestione mista, vapore-elettrificazione, è molto onerosa per l'amministrazione. Il giorno in cui si fa la elettrificazione, per poter usufruire dei suoi benefici economici, ai fini della velocità, del servizio e del personale, occorre che le grandi linee siano tutte elettrificate.

Per l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est, per il quale occorrono sovvenzioni superiori al limite massimo previsto dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, presenterò quanto prima al Parlamento apposito disegno di legge.

L'alluvione verificatasi il 13 corrente nella zona del Gargano ha gravemente danneggiato il tronco Carpino-Cagnano della ferrovia garganica. Da un primo sommario accertamento i danni sono stati valutati in lire 400 milioni. Mediante servizi automobilistici sono state assicurate, con trasbordo, alcune delle più importanti relazioni servite dalla ferrovia.

Sono in corso gli accertamenti esatti dei danni verificatisi e si sta provvedendo alla redazione della perizia della relativa spesa. Ai fini occorrenti dovrà provvedersi con apposito disegno di legge.

Il completamento della ferrovia non è possibile per il momento, date le condizioni di bilancio.

I lavori di costruzione del tronco Bitonto-Bari della ferrovia Bari-Barletta hanno subito una sospensione per l'ultimo tratto di penetrazione della città di Bari, la quale ha per motivi urbanistici richiesto lo spostamento del capolinea alla stazione ferroviaria di Bari.

Fra giorni si farà una riunione degli interessati per definire e risolvere anche questo problema.

Ordine del giorno Malgugini-Farinet: riguarda le comunicazioni della Valle d'Aosta. Posso assicurare gli onorevoli presentatori che tali comunicazioni saranno indubbiamente e ulteriormente migliorate e incrementate.

Ordine del giorno Breganze: ho già risposto parlando del programma di elettrificazione della Milano-Venezia.

Ordine del giorno Moscatelli: questa è una questione grave e mi trovo nelle condizioni di non poter accettare questo ordine del giorno, perché il problema non rientra nelle mie facoltà. L'anno scorso l'onorevole Graziadei non presentò un ordine del giorno, ma fece un intervento in questo senso, ed ebbe dal ministro di allora una risposta che io ho esaminato. È una questione che non rientra nelle nostre facoltà, né dal punto di vista nostro, né dal punto di vista generale. L'onorevole Mattarella lo ha già osservato all'onorevole Graziadei. D'altra parte, il provvedimento non è stato preso soltanto nei confronti dei ferrovieri; poiché esso è stato preso anche da altre amministrazioni dello Stato e da altre amministrazioni pubbliche, il problema va risolto in sede legislativa e in modo completo. L'onorevole Graziadei faccia quello che crede, ma lo consiglieri di non compromettere con un voto di oggi quella che può essere domani una iniziativa parlamentare. È inutile che io mi presenti, poiché voi già mi conoscete: però credo di poter dire all'onorevole Graziadei una parola in questo senso e con perfetta cognizione di causa.

Ordine del giorno Roasio: rispondo qui a tutti gli ordini del giorno relativi al Piemonte. Non vorrei ripetere quello che dissi già a Torino, e che è stato ricordato da un oratore.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Dissi che per il Piemonte vi sono provvedimenti che stanno adottandosi e che devono essere adottati per mille considerazioni: soprattutto perché queste popolazioni hanno subito notevoli disagi in questi ultimi anni e hanno diritto di essere sollevate.

V'è il problema della sostituzione della corrente continua nel tratto Brignole-Torino: sostituzione della corrente alternata con la corrente continua. A Brignole abbiamo necessità di sostituire la trazione. In certi casi, per gli elettrotreni, bisogna addirittura cambiare l'elettrotreno. Questo comporta disagi e perdite di tempo.

Ho studiato attentamente il problema. La spesa per la trasformazione della trifase in continua ammonterebbe a 93 miliardi! E allora mi son posto, ci siamo posti il quesito, a mezzo dell'ufficio di trazione e raccogliendo notizie dal nostro istituto per le ricerche e anche notizie di carattere internazionale. Esistono oggi delle motrici le quali hanno in sé la possibilità di trasformare la corrente alternata in corrente continua: sono locomotori che portano un rimorchio nel quale si trova un trasformatore. Così, si innesta la corrente quando si arriva a Brignole e si va con la corrente continua: quindi, con i benefici della corrente continua, senza perdite di tempo e con la velocità della continua. Le automotrici sono già ordinate per l'esperimento. Questa operazione comporterebbe una spesa totale di 5-6 miliardi ed i colleghi comprendono che, se l'esperimento sarà positivo, di fronte ad una prospettiva di 93 miliardi, l'operazione sarà senz'altro possibile e risponderà alla linea di condotta di un buon padre di famiglia.

Per quanto riguarda la linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia, ho il piacere di comunicare alla Camera che l'argomento è stato oggetto di una conversazione mia con il ministro francese alle comunicazioni che è proprio deputato di Nizza. Da parte mia sono convinto della necessità che questa linea internazionale sia ricostruita. Da parte francese, mentre prima i dubbi erano notevoli, soprattutto per l'asserita antieconomicità della linea, il ministro attuale è favorevole, per cui si spera di arrivare ad una sollecita conclusione. Nel mio incontro di Berna, ho provveduto a rimettere al mio collega ampi pro-memoria circa il progetto di ricostruzione. Come si vede, il problema è presente all'attenzione del Governo e sono in corso trattative.

Altrettanto dicasi per la Torino-Novara-Arona-Domodossola. I noti 200 milioni di

franchi svizzeri saranno usati per la elettrificazione di questa linea. Gli impianti della stazione di Novara, onorevole Moscatelli, sono sufficienti. Io stesso ho visitato quella stazione, mi sono reso conto che qualche cosa vi è da fare: soprattutto l'ampliamento del piazzale e la costruzione dei sottopassaggi; ed io cercherò di provvedere, ma come impianti la situazione è soddisfacente.

L'onorevole Giacone chiede provvedimenti per la Agrigento-Castelvetrano, la Montemaggiore-Caltanissetta-Leonforte, ed altre linee siciliane. Si tratta di provvedimenti di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Di mia competenza è invece la costruzione del tronco Regalbuto-Nicosia e del tronco Regalbuto-Fiumetorto. Per il primo tratto non esistono stanziamenti, ma si cercherà di ottenerli in avvenire. Per quanto riguarda il tratto Montemaggiore-Caltanissetta-Leonforte, esso è nel programma di potenziamento.

L'onorevole Semeraro Santo chiede la elettrificazione della Battipaglia-Taranto-Brindisi. Occorre per questo una disponibilità di 25 miliardi. A proposito di ulteriori elettrificazione mi permetto di dire un'altra cosa.

In alcuni paesi europei, per esempio nel Belgio, si considera inutile fare l'elettrificazione per l'affermazione del *diesel*. Questi motori sono attualmente in esercizio nel Belgio e in America; essi hanno una potenza notevole, un consumo ridotto e consentono di poter sviluppare le stesse velocità chilometriche e la stessa portata della trazione elettrica, tanto che si ritiene assolutamente superato il principio della elettrificazione, il quale comporta delle spese di impianto notevoli e maggiori spese di esercizio.

Proprio in questi giorni a Berna, ho avuto delle interessantissime notizie dal mio collega belga, dal quale, nello scambio di idee che ho avuto con lui, ho tratto dei suggerimenti, tra cui questo. Fra qualche giorno invierò dei funzionari nel Belgio per vedere questa questione dei *diesel*. Vi sono, fra l'altro, dei *diesel* di manovra che, se applicati da noi, eviterebbero un enorme consumo per tutto quel servizio che viene fatto nelle stazioni per agganciare o sganciare uno o due vagoni. Questo tipo di *diesel* funziona magnificamente ed è di poco consumo.

Si è fatto in questo campo un notevole progresso, tanto che prima di imbarcarci in altre spese di elettrificazione, che importano l'approvvigionamento di una fonte di energia di cui non siamo ancora in grado di avere l'autosufficienza, sicché dobbiamo ricorrere

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

all'industria privata, occorre studiare questo problema per vedere se si raggiungono gli stessi risultati con mezzi diversi. A questo proposito ho ordinato 15 locomotori *diesel* a varie nostre aziende italiane che hanno presentato dei vari tipi, si da poterli mettere in prova.

L'onorevole Semeraro Santo parla di miglioramento del materiale rotabile nelle regioni meridionali. Ha perfettamente ragione. Se riesco a realizzare il mio progetto sulle automotrici *diesel* avremo due tempi: l'ingresso delle automotrici in servizio nella maggior parte delle linee e il recupero del materiale buono per sostituirlo al materiale non in buone condizioni nelle linee che sono state finora servite male.

Circa l'ordine del giorno Chiarini tutto quanto egli richiede è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Raccomanderò perciò al collega Romita le sue istanze.

Per l'ordine del giorno Caiati ho già risposto quando ho parlato della Bari-Lecce.

Debbo ringraziare l'onorevole Villani per avermi passato documenti che formeranno oggetto della mia attenzione.

All'onorevole Veronesi debbo ripetere quanto ho avuto occasione di dire ad altri. Riconosco che la soluzione dovrebbe essere integrale e non parziale, ma la stazione nuova costa 120 milioni. Comunque, vedremo se nei piani che dovremo formare con le entrate del quarto prestito e col piano Vanoni, riuscirò a soddisfarla. Comprendo perfettamente l'importanza che la stazione di Fortezza ha nei rapporti con il traffico internazionale. Tengo a precisarle che esaminerò attentamente il problema.

Quanto all'ordine del giorno Minasi, gli dirò che il quinto comma dell'articolo 42 delle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale ferroviario stabilisce che, a parità di ore di lavoro, viene corrisposto al personale di condotta di locomotive utilizzato in sede i due terzi della retribuzione. Pertanto, in relazione a tale disposizione di legge, al personale di macchina utilizzato per manovre presso lo scalo marittimo di Villa San Giovanni compete il premio nella predetta misura. Comunque, la questione sarà tenuta presente. Mi pare che abbia una certa rilevanza per il personale; se ne parlerà in sede di emanazione delle nuove disposizioni sulle competenze accessorie in attuazione della legge delega. È in quella sede che dovranno prendersi i provvedimenti.

Quanto all'ordine del giorno Vedovato, risponderò che anch'io sono toscano e non

vorrei dare dimostrazione di campanilismo. Alcuni provvedimenti sono già in atto, specialmente la ricostruzione della ferrovia Pisa-Luca-Montecatini-Pistoia-Prato-Firenze, per la quale sono già state stanziare notevoli cifre. Per il resto vedremo di realizzare al più presto possibile il completamento di quanto indicato dall'onorevole Vedovato.

All'onorevole Schirò rispondo che la questione della pulizia delle vetture è una questione che rientra nell'ambito delle somme che ho trovato nei capitoli a disposizione. Ella sa che i capitoli del bilancio fissano per ogni voce un certo ammontare di spesa. Io mi sono trovato di fronte al fatto che, fra l'impostazione del bilancio e la fine dell'esercizio, essendo aumentate le retribuzioni da darsi per la pulizia del materiale rotabile, ho dovuto far rallentare i servizi di pulizia. È una questione che esaminerò attentamente. Però posso dire di aver dato disposizioni perché una parte di quel personale sia assorbita per il riscaldamento e per trasporti eccezionali che abbiamo bisogno di fare. Evidentemente, in questa materia bisogna conciliare l'igiene con il lavoro e con i mezzi a disposizione.

Ordine del giorno Pino: il riconoscimento della qualifica di ex combattente è di esclusiva competenza dell'autorità militare che lo effettua in base al decreto-legge 4 marzo 1948, n. 137, e delle disposizioni emanate in via amministrativa dalla autorità stessa (circolare dello stato maggiore in data 1° agosto 1948 e 1° gennaio 1953). Pertanto tale riconoscimento potrà anche concedersi ai ferrovieri militarizzati della Sicilia e della Sardegna, qualora essi ottengano il riconoscimento della qualità di ex combattenti dalle autorità militari. Quindi occorre che in questo senso essi agiscano. Quando, come vuole la legge, avranno avuto attestata dalla autorità militare la qualifica di ex combattenti si applicherà la disposizione del decreto legge 4 marzo 1948, n. 137.

L'argomento di cui all'ordine del giorno Walter mi sta particolarmente a cuore; spero di presentare un disegno di legge in merito.

Sul punto 1° dell'ordine del giorno, rilevo che il programma I. N. A.-Casa del primo settennio, per un importo di 7 miliardi 878 milioni 100 mila lire, di tre mila 854 alloggi per 19 mila 822 vani è stato pressoché ultimato per circa quattro quinti. Il completamento del programma stesso si prevede possa avvenire entro il 1956. Per altro, in vista dell'eventuale approvazione del disegno di legge in discussione al Parlamento concernente il prolungamento per altri sette anni del primo piano I. N. A.-Casa

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

sono in corso di emanazione disposizioni per un ulteriore programma di costruzioni I. N.A.-Casa per un altro biennio. È stata programmata la costruzione di circa 600 alloggi ferrovie dello Stato distribuiti su 34 località della rete; per 250 alloggi sono stati già iniziati o sono di prossimo inizio i relativi lavori, per i rimanenti sono in avanzato corso di esame i relativi progetti.

Sul punto 2° dell'ordine del giorno (riscatto case economiche), comunico che il problema del «riscatto» degli alloggi dell'amministrazione nelle case economiche ed assimilabili è allo studio dell'amministrazione ferroviaria nei suoi diversi, complessi aspetti, giuridico-amministrativo e finanziario, cercando soluzioni adatte a conciliare l'interesse al riscatto dei singoli concessionari con le necessità dell'esercizio ed in particolare con quella dei traslochi del personale. La soluzione del problema è d'altra parte all'esame del Parlamento attraverso le varie proposte di legge già presentate. Posso assicurare che questo è un problema che bisogna risolvere e di cui mi interesserò.

Sul punto 3° dell'ordine del giorno (fondi alle cooperative edilizie), comunico che la possibilità di aumentare i fondi occorrenti alle cooperative edilizie dei ferrovieri in relazione al crescente sviluppo di questo movimento cooperativo verrà prossimamente esaminata con i competenti ministeri del tesoro e dei lavori pubblici. La ripartizione dei fondi annualmente disponibili avviene secondo criteri resi preventivamente noti alle cooperative concorrenti ed in base alla obiettiva valutazione di numerosi dati e requisiti forniti dalle cooperative e debitamente verificati dall'amministrazione. La scelta finale delle cooperative da finanziare, riservata ovviamente al ministro dei trasporti, è preceduta da laboriose graduatorie locali, compilate dall'amministrazione ferroviaria. La partecipazione di rappresentanti del personale a detta commissione non è giudicata necessaria né opportuna. Nella commissione stessa, oltre ai funzionari dell'amministrazione ferroviaria, vi è un rappresentante dell'avvocatura generale dello Stato; ampliandola si finirebbe col renderla pletorica, con nocumento per la snellezza della procedura. Posso assicurare per altro che nelle deliberazioni si userà la massima serenità e si terrà presente soprattutto il principio cronologico, che credo sia il più aderente alla realtà, a parità di condizioni tecniche.

Ordine del giorno Brodolini: il servizio di trasporto dei colli a mano per conto del

pubblico nell'ambito delle stazioni ferroviarie viene concesso ai portabagagli in esclusiva. Per tale motivo l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, come ente appaltante, percepisce un canone di concessione. Tale canone, che nel passato aveva raggiunto valori fino al 20 per cento degli introiti derivanti dall'espletamento del servizio predetto, di recente, e precisamente in occasione della revisione del capitolato disciplinante siffatte concessioni, avvenuta nel luglio 1952, è stato notevolmente ridotto.

Giova qui notare che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha adottato nei confronti dei portabagagli il criterio di affidare loro, quando ne ricorre la necessità, taluni altri servizi di facchinaggio per conto delle ferrovie e di pulizia delle stazioni.

Il canone di cui si tratta, nei casi in cui i portabagagli svolgono anche i servizi integrativi, è stato stabilito pari al 10 per cento degli introiti e pari al 5 per cento nei confronti dei portabagagli che non espletano detti servizi.

Nel primo caso, poiché, ovviamente, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato retribuisce le prestazioni integrative fornitele, la corresponsione del canone da parte dei concessionari diventa praticamente formale, in quanto la misura della retribuzione dei servizi integrativi è conseguente ad una trattativa in cui i portabagagli non trascurano di considerare, naturalmente, il canone dovuto.

Nel caso in cui il canone di concessione viene commisurato al 5 per cento degli introiti, l'onere relativo è del tutto modesto in confronto ai benefici che ricava il portabagagli dalla concessione goduta, per effetto della quale egli viene accreditato presso il pubblico anche per l'affidamento di altri servizi affini a quelli di cui è concessionario presso l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Da quanto sopra appare evidente che la richiesta dei portabagagli intesa ad ottenere l'abolizione del canone in parola, è motivata esclusivamente da ragioni di principio e non da onerosità del canone stesso. D'altra parte per gli stessi motivi l'amministrazione, che affida e garantisce l'esercizio di una concessione in esclusiva, non ritiene che possa rinunciarsi al relativo canone.

All'onorevole Savio Emanuele dirò che il controllo delle tariffe dei servizi da piazza e dei servizi di noleggio da rimessa viene eseguito dalle autorità comunali. Questo Ministero tutte le volte che è venuto a conoscenza di concorrenza abusiva ai servizi regolarmente concessi (da piazza, da noleggio, di linea) è

sempre intervenuto presso gli organi di vigilanza per la necessaria repressione. Il meccanismo idoneo a controllare le tariffe adottate dagli esercenti di autoveicoli in servizio pubblico è previsto, ai sensi dell'articolo 105 del codice della strada, solo per gli autoveicoli in servizio da piazza, ad eccezione di quelli che fanno servizio nei comuni di minore importanza, esclusi i comuni compresi fra le località turistiche di cura e soggiorno.

Ordine del giorno Caccuri: i lavori di elettrificazione della Bari-Foggia sono in corso di regolare svolgimento. Sono in avanzata fase di esecuzione le sistemazioni dei piazzali e dei connessi impianti di segnalazione, sicurezza, telegrafonici e luce; è stata ultimata la linea primaria di alimentazione; si sono completati i fabbricati delle sottostazioni elettriche, i cui macchinari e le cui attrezzature sono in fase di fornitura e di montaggio; si sta provvedendo alle palificazioni ed alla tesatura della linea di contatto. Sono in costruzione i locomotori occorrenti per la nuova linea elettrificata. Si prevede che l'attivazione della trazione elettrica tra Bari e Foggia avverrà entro la fine del 1956. Per l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est sarà presentato quanto prima al Parlamento apposito provvedimento di legge. Su questo punto ho già risposto all'ordine del giorno Troisi, come pure per la costruzione del tronco Bari-Bitonto.

Circa la richiesta dell'onorevole Infantino, trattandosi di un numero limitatissimo di persone e tenuto conto del carattere dell'infermità, studierò la possibilità di venire incontro ai desideri dei firmatari.

Ordine del giorno Formichella: la continuità delle comunicazioni ferroviarie tra il continente e la Sicilia è assicurata da adeguati impianti fissi di piazzale ed invasature a Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, nonché da una moderna flotta di sei navi traghetto. L'amministrazione ha già previsto di potenziare tutta l'attrezzatura di questo settore, sia con la costruzione di una nuova invasatura a Villa San Giovanni che con l'impostazione di una nuova nave traghetto non appena disponibili i relativi finanziamenti.

Il progetto esecutivo della Regalbuto-Nicosia è in fase di ultimazione. Per la costruzione della linea stessa non esistono stanziamenti né le attuali condizioni del bilancio fanno prevedere che essi possano essere sollecitamente disposti. Tuttavia detta costruzione è stata inclusa nel programma del piano Vanoni.

All'onorevole D'Ambrosio dichiaro che le linee delle tranvie provinciali di Napoli hanno

le seguenti scadenze di concessione: 1961 Napoli-Caivano; 1952 Napoli-Aversa per deviazione per Sant'Antimo e per Giugliano; 1974 Napoli-Frattamaggiore e 1977 Aversa-Albanova e Grumo-Casandrino, e ciò in dipendenza delle proroghe accordate in sede di elettrificazione.

Si riconosce che l'esercizio delle tranvie suddette non è adeguato alle necessità del pubblico che di esse si serve (circa 90.000 viaggiatori al giorno), nonostante che a sussidio della rete tranviaria siano stati istituiti numerosi servizi automobilistici integrativi che effettuano programmi di esercizio assai intensi.

A parte il fatto che le deficienze dei servizi non sono di natura tale da poter legittimare un provvedimento di decadenza, che in questo momento non si presenta né utile né conveniente dal punto di vista economico, dichiaro che provvederemo tuttavia ad emanare un provvedimento che preveda un ammodernamento delle tranvie provinciali di Napoli, provvedimento che dichiarerà decadute le società concessionarie che non adotteranno l'ammodernamento nel termine fissato.

Ho già trattato la questione riguardata dall'ordine del giorno De Meo.

Circa l'ordine del giorno Baccelli, informo che in questi giorni invierò sul luogo un ispettore perché, d'accordo con l'amministrazione provinciale e comunale, giunga alla definizione tecnica e finanziaria della questione.

All'onorevole Del Fante osservo che è inutile approvare il suo ordine del giorno in quanto la Camera ha già votato, il 27 ottobre 1953, ed approvato all'unanimità un ordine del giorno più vasto e più completo. L'ordine del giorno Del Fante invita il Governo ad attuare il passaggio al Ministero dei trasporti dell'Azienda nazionale autonoma della strada, mentre l'ordine del giorno votato il 27 ottobre 1953 parla dell'intera struttura del Ministero dei trasporti, prevedendo da una parte il passaggio al Ministero dell'«Anas» e dall'altra il passaggio allo stesso dicastero della direzione generale della viabilità minore e della direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie. Mi richiamo, comunque, a quanto ho detto nella esposizione generale.

In merito all'ordine del giorno Musolino osservo che i lavori finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno per potenziare la linea Battipaglia-Reggio Calabria stanno avendo regolare corso di esecuzione, compatibilmente con le soggezioni derivanti dal dover eseguire le opere stesse sotto esercizio. Si deve

inoltre considerare che durante i lavori fatti in questo tronco si sono rivelate delle situazioni geologiche veramente imprevedute e difficoltà gravissime, tanto che i più qualificati ingegneri hanno manifestato il loro entusiasmo ed il loro compiacimento per il modo in cui i lavori sono diretti dall'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato, superando — ripeto — difficoltà enormi. Recentemente è stato attivato il primo tratto raddoppiato Battipaglia-Agropoli. Si prevede di estendere il raddoppio fino a Vallo di Lucania entro la fine del corrente anno. Quindi tutti i lavori programmati vengono portati a compimento entro i termini previsti e sono con particolare cura seguiti dai tecnici. Il giorno in cui avremo realizzato questo raddoppio sarà una giornata veramente lieta sia per l'Amministrazione sia per tutti i cittadini del mezzogiorno d'Italia, perché finalmente sarà assicurata una più rapida comunicazione con l'estrema punta della penisola e la Sicilia. È un interesse troppo grande perché sia perduta una sola ora per realizzare ciò.

In merito all'ordine del giorno Concas, la disciplina del personale delle ferrovie dello Stato discende dal decreto 15 marzo 1923 sull'applicazione delle otto ore di lavoro, decreto che a sua volta discende dalla convenzione internazionale di Washington del 1921. Anche recentemente l'apposita commissione di studio cui era deferito l'incarico di accertare l'opportunità di modificare il decreto del 1923 ha concluso che quelle norme sono aderenti tuttora alla particolare natura del servizio espletato dal personale ferroviario e non possono modificarsi senza recare nocimento alla regolarità dell'esercizio.

Si ritenne soltanto opportuno regolamentare l'applicazione dell'articolo 10 in questione, riguardante le deroghe ammesse per circostanze eccezionali o necessità di servizio, allo scopo di evitare una non uniforme applicazione delle norme dell'articolo stesso da parte dei vari impianti. Ciò venne fatto anche con soddisfazione delle organizzazioni sindacali. Anche questi argomenti formeranno, comunque, oggetto di esame da parte della commissione di studio Berruti per l'attuazione della legge delega.

Ordine del giorno Tonetti: per l'istituzione di nuove linee e conseguentemente, per la soppressione di quelle già aperte all'esercizio occorre sempre un provvedimento legislativo, ai sensi dell'articolo 209 della legge 20 marzo 1865, n. 2248. Si tratta

quindi di un problema di competenza del Parlamento.

Ordine del giorno Graziadei: non è possibile dichiarare decaduto l'accordo con l'« Anas », perché è una delle forme di coordinamento che abbiamo realizzato e che hanno dato buoni risultati. Ogni volta che si tratta di istituire una nuova linea automobilistica si procede ad un esame comune di tutti gli aspetti di convenienza economica e pratica, di concorrenza, di orari, di taffazione che la proposta presenta. Sono anzi del parere di estendere questa forma di accordo ai trasporti merci, dove la crisi è enorme perché ormai è crisi di crescita. Credo che si potrà trovare anche in quel settore un accordo tra ferrovia e strada, così da riversare una parte del traffico stradale sulla ferrovia. Quindi vorrei pregare il presentatore di non insistere.

Quanto all'ordine del giorno Candelli rispondo che non si ritiene possibile l'emanazione di speciali disposizioni nel senso richiesto, in quanto nelle gare di appalto l'amministrazione delle ferrovie dello Stato non può, a suo arbitrio, porre in essere dei privilegi particolari a vantaggio solo di taluni concorrenti. Ciò creerebbe ovviamente un valido e legittimo motivo di ricorso, avverso ogni aggiudicazione effettuata in base ai criteri che sarebbero difformi dalle norme legislative sull'amministrazione del patrimonio e contabilità generale dello Stato. L'amministrazione dello Stato non può pertanto che riconoscere alle cooperative quei benefici assicurati loro da apposite norme legislative. Le cooperative del resto, in base ai vantaggi già realizzati attraverso le speciali norme legislative esistenti in loro favore, sono, di fatto, messe in condizione di battere la concorrenza delle altre imprese, e ciò è confermato dalla rilevante quantità di appalti che riescono ad aggiudicarsi.

L'amministrazione ferroviaria poi non attua né ha mai attuato alcuna « politica » di discriminazione nei confronti dei concorrenti agli appalti. Si è unicamente avvalsa del diritto di escludere dalle gare taluni appaltatori (cooperative e non cooperative) in dipendenza di inadempienze agli obblighi contrattuali, riscontrate in precedenti appalti, o per fatti penali o finanziari che non consentivano di riporre più nell'appaltatore la necessaria fiducia.

È appena da accennare poi che non sono mai state attuate discriminazioni di cooperative per ragioni politiche, come chiaramente dimostra il fatto che le numerose cooperative che gestiscono appalti sono aderenti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

alle organizzazioni centrali di varie tendenze politiche.

Ordine del giorno Villa: l'ammodernamento e sistemazione delle ferrovie vicinali di Roma (Roma-Fiuggi-Alatri) sono inclusi nelle proposte formulate dalla Commissione Neri per il potenziamento dei trasporti pubblici colleganti Roma con la zona sud e con il mare. Il finanziamento di dette opere dato il notevole ammontare (oltre 20 miliardi) non si è potuto effettuare con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, ed è stato incluso nel piano quadriennale Vanoni. Nella compilazione dei progetti esecutivi si terrà conto, nei limiti del possibile, delle richieste avanzate con il presente ordine del giorno.

In merito all'ordine del giorno Silvestri faccio osservare che il ripristino del secondo binario di corsa nel tratto di linea Ceprano-Cassino-Sparanise non riveste per ora carattere di urgenza, in quanto attualmente circolano sulla linea mediamente 40 treni al giorno, mentre la potenzialità effettiva della linea stessa è di 54 treni. D'altra parte, l'attuazione del provvedimento richiederebbe una spesa ingente non inferiore a 2 miliardi e mezzo, che attualmente non può essere affrontata, perché gli scarsi fondi a disposizione vengono impiegati per altri lavori di preminente importanza, interessanti anche la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario della rete.

Comunque, il ripristino del doppio binario sul tratto Sparanise-Ceprano è tenuto presente dall'amministrazione ferroviaria, unitamente agli altri ripristini di doppio binario ancora da eseguire, che verranno attuati in ordine di urgenza, subordinatamente alle future disponibilità di bilancio.

Per quanto concerne l'elettrificazione della linea Roma-Cassino-Caserta, è da tener presente che ragioni di convenienza economica impongono di procedere alla elettrificazione delle linee ferroviarie secondo un ordine di precedenza che tenga conto della intensità di traffico delle singole linee. In base a tale criterio ed in rapporto alle somme che vengono messe a disposizione dell'amministrazione ferroviaria, il problema della suddetta linea potrà essere affrontato e risolto solamente in un futuro non molto vicino.

Ordine del giorno Bufardecì; attualmente sulla linea Catania-Siracusa circolano 10 coppie di treni viaggiatori al giorno e tre coppie di merci ordinari. La potenzialità della linea è ben lontana dall'essere saturata e pertanto, per ora, non hanno carattere di urgenza né il raddoppio né l'elettrificazione della linea, che

rimarrà perciò limitata al tratto Messina-Catania. Comunque, il raddoppio e l'elettrificazione della sola tratta Catania-Siracusa comporterebbe una spesa dell'ordine di 20 miliardi assolutamente indisponibili nell'attuale condizione di bilancio.

Circa la costruzione della variante di Targia e del connesso spostamento degli impianti ferroviari di Siracusa, premesso che nell'ottobre 1954 è stata presentata alla Camera dei deputati la proposta di legge n. 1095 ad iniziativa degli onorevoli Bufardecì, Failla, Di Mauro e Graziadei, è da far presente che il provvedimento rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Quanto all'ordine del giorno Pintus, le ferrovie dello Stato, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, proseguono nella sistemazione della rete sarda, mediante rinnovamenti dell'armamento delle linee, istituzione di posti intermedi di movimento nelle tratte più lunghe, miglioramento dei piazzali di stazione e fabbricati di servizio, nonché degli impianti di trazione.

Negli ultimi esercizi si sono stanziati, oltre ai fondi per la normale manutenzione, circa 2.300 milioni ai fini del potenziamento.

L'amministrazione ferroviaria mira a rendere l'isola sempre più autosufficiente nei riguardi della manutenzione del materiale rotabile, frattanto provvede annualmente al rinnovo di quello non riparabile *in loco* mediante invii di materiale in perfetta efficienza dal continente.

Per l'ordine del giorno Scalia non ho che da richiamarmi a quanto ho già risposto all'onorevole Bufardecì.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione.

Poiché né l'onorevole Musotto né gli altri firmatari sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione del loro ordine del giorno.

Onorevole Macrelli?

MACRELLI. Non insisto, anche per gli ordini del giorno La Malfa e Camangi.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Cavaliere Alberto non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Rubeo?

RUBEO. Non insisto e ringrazio il ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Burato?

BURATO. Nella risposta del ministro, non ho compreso che la sua buona volontà di

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

venire incontro ai miei desideri, senza trovare alcuna considerazione concreta circa il grave problema che ci interessa. Perciò non posso esimermi dal chiedere la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Burato:

« La Camera,

ritenuto che è urgente chiudere con definitivo atto la ricorrente vicenda relativa ad una temuta soppressione del compartimento ferrovie dello Stato di Verona;

considerato che l'esperienza ormai decennale fatta da detto compartimento nell'ambito territoriale riservatogli, in relazione ai rilevanti interessi che fanno capo a detto centro ferroviario, è stata più che favorevole;

considerate le numerose istanze degli enti economici provinciali di Verona, Mantova, Vicenza, Trento, Bolzano, pensosi dello sviluppo agricolo, con particolare riferimento al settore ortofrutticolo, e di quello industriale-commerciale della regione;

considerati altresì i voti della provincia e del comune di Verona giustamente preoccupati del profondo disagio che dovrebbero subire centinaia di famiglie di funzionari e di lavoratori che hanno trovato ormai da anni in Verona la loro sistemazione,

invita

il ministro dei trasporti a dare assetto amministrativo-giuridico definitivo al compartimento ferroviario di Verona ».

(È approvato).

Onorevole Troisi ?

TROISI. Non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Malagugini non è presente: si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Breganze ?

BREGANZE. Desidererei chiedere un chiarimento: se non erro l'onorevole ministro ha detto che confida vivamente che l'elettificazione della Milano-Venezia abbia luogo entro l'anno o ai primi del 1957.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Alla fine del 1956 o nei primi due o tre mesi del 1957.

BREGANZE. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei, insiste sull'ordine del giorno Moscatelli di cui è cofirmatario ?

GRAZIADEI. Non insistiamo, anche perché il precedente voto del Parlamento del

2 dicembre 1953 fa stato e, come diceva l'onorevole ministro, al voto del Parlamento dobbiamo inchinarci. Qui si tratta non della revoca ma di attuazione della revoca di queste punizioni. Ecco perché noi opiniamo che l'onorevole ministro, nel ramo di sua competenza, possa senz'altro provvedere in merito, senza presentazione di un apposito provvedimento di legge. Egli sempre dichiarò a noi, in sede di VIII Commissione, quando ne era il presidente, che era di questo avviso e speriamo che lo sia anche oggi che è ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Moscatelli, insiste nell'ordine del giorno Roasio di cui è cofirmatario ?

MOSCATELLI. Prendo atto di quanto ha detto l'onorevole ministro, ma poiché ha accennato a mancanza di fondi per ciò che riguarda l'ampliamento della stazione di Novara, desidero segnalare all'onorevole ministro che non solo l'amministrazione delle ferrovie non provvede alla soppressione di passaggi a livello e all'ampliamento di stazioni, ma si fa anche pagare dai comuni quando al posto dei passaggi al livello vengono posti dei cavalcavia. È il caso accaduto ora a Novara, dove l'amministrazione ferroviaria ha chiesto un indennizzo per « rallentamento treni » di 44 milioni. Ne ho già parlato in consiglio comunale qualche settimana fa, signor ministro. Se noi vogliamo incrementare il traffico, non poniamo difficoltà di questo genere, aggravando i già miseri bilanci degli enti locali.

L'onorevole Ariosto, prima, interrompendomi, diceva che si trattava di una questione di rendimento, giacché rende oggi di più la Milano-Venezia che non la Milano-Torino. Ciò è vero, ma perché si fa morire una linea per poi dire che non rende. Le popolazioni hanno bisogno di viaggiare e non di sostare continuamente nelle stazioni in attesa di coincidenze che non ci sono, forse per favorire i *pullmann* dell'autostradale Milano-Torino: Organizziamo quindi meglio anche gli orari e le coincidenze; il traffico sarà più intenso e ci sarà di conseguenza anche il maggior rendimento auspicato.

Giusto è sollevare la questione del rendimento, e proprio perché la Parigi-Roma deve passare da Torino e Milano e quindi è necessario, se vogliamo avere un collegamento rapido fra queste due capitali, elettrificare anche la linea Milano-Torino.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Giaccone non è presente, si intende che abbia

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Semeraro Santo?

SEMERARO SANTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Chiarini non è presente, si intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Caiati?

CAIATI. Non ho nessuna intenzione a quest'ora di tormentare la Camera. Desidero soltanto dire all'onorevole ministro che mi riservo in altra sede di chiedergli dei dati un po' più concreti sul problema, perché, evidentemente, non possiamo rassegnarci a vedere procrastinato ulteriormente questo problema, già troppo proiettato nel tempo.

PRESIDENTE. Onorevole Villani?

VILLANI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Però vorrei pregare l'onorevole ministro, se si ripeterà l'inchiesta, di interrogare le amministrazioni comunali e provinciali e sentire possibilmente i commenti del personale di questa ferrovia.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Minasi e Vedovato non sono presenti, si intende che abbiano rinunziato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Schirò?

SCHIRÒ. Non insisto per la votazione e prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro per quanto riguarda la questione che nessun lavoratore sarà licenziato. Nello stesso tempo mi auguro che la situazione normale venga ripristinata nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Pino?

PINO. Non insisto per la votazione, però vorrei fare due considerazioni molto brevi.

La prima è questa: che malgrado, insieme con gli altri colleghi, si sia presentato un ordine del giorno che è un mezzo trattato, devo rammaricarmi con me stesso perché si vede che non sono stato chiaro.

La seconda è che dopo avere anch'io, come tutti gli altri, preso atto di quanto ella, onorevole ministro, ha detto nei riguardi del personale, poiché si tratta qui di una questione che investe una aliquota di questo benemerito personale, la sua risposta è stata accolta da me con un certo stupore.

Ella, onorevole ministro, in sostanza ha ripetuto, con altre parole, quanto era stato a suo tempo risposto alla richiesta di riconoscimento che era stata avanzata dal comitato ferroviari ex militarizzati della Sicilia.

Ora, ella data la sua profonda conoscenza in materia, se vorrà avere la bontà

di esaminare con un più largo margine di tempo la questione, si renderà conto che quel mancato riconoscimento contenuto nella risposta è basato sulla tesi che la militarizzazione, in base all'articolo 2, comportava soltanto l'assoggettamento alla legge penale militare e alle norme vigenti per l'esercito ed è inoperante per i vari motivi che non sto a ripetere, ma che furono compendiate nell'ordine del giorno appunto per evitare lo svolgimento di esso.

Ed allora, onorevole ministro, se permette, vorrei rivolgerle l'invito di stabilire questo punto di incontro: ella avrà la cortesia di riesaminare la questione e, in coerenza con quanto ha detto e con quanto abbiamo apprezzato nella sua esposizione, di fare il possibile perché avendo già i postelegrafonici, i telefonici, le altre categorie di personale che si trovavano nelle stesse identiche situazioni avuto il riconoscimento ed essendo solamente i ferrovieri esclusi, ella, di concerto con il Ministero della difesa (ci rendiamo conto che il problema va esaminato anche dal Ministero della difesa) voglia interporre i suoi buoni uffici e fare tutto il possibile perché il problema, per quanto di sua competenza, venga favorevolmente risolto.

In questo senso credo di avere in anticipo l'assicurazione della sua buona volontà.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei, insiste per l'ordine del giorno Walter, di cui ella è cofirmatario?

GRAZIADEI. Non insisto per la votazione, però desidero far presente all'onorevole ministro che sono circa 30 mila i ferrovieri i quali hanno chiesto l'alloggio: cioè, oltre un quinto dei ferrovieri in servizio. E allora ci domandiamo che cosa ha fatto fino ad oggi l'amministrazione per questi ferrovieri. Essa ha cercato a più riprese di avere alloggi disponibili, ma riteniamo che ciò sia stato fatto nel modo più ingeneroso ed inumano, cioè tentando di sfrattare i vecchi pensionati! Oltre a ciò, a noi consta che l'amministrazione ha fatto ben poco.

Riteniamo anche che i dati che le sono stati forniti, onorevole ministro, non rispondano a verità. Il comitato I. N. A.-Casa ha assegnato al Ministero 7 miliardi 877 milioni di lire per la costruzione di 3.872 alloggi e il piano di lavoro è diviso in tre fasi. Dall'8 luglio 1954 ad oggi risultano costruiti 1.465 alloggi; entro il giugno 1956 il Ministero dovrebbe ancora costruire 2.306 alloggi. Ci risulta che fino ad oggi (ottobre 1955) sono stati terminati 700 alloggi e 267 sono stati dati in appalto. Ci si domanda, allora, dato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

questo ritmo, quando sarà ultimato il residuo, cioè i 1.336 alloggi. Eppure i ferrovieri avrebbero diritto di abitare queste case all'epoca fissata. Accelerare i lavori è una necessità! Lo esigono le 30 mila e più domande di ferrovieri alle quali non è stato dato fino ad oggi alcun esito.

Ancora una cosa, signor ministro. Circa il problema dell'I. N. A. - Casa si attendono notizie delle 12 palazzine per circa 277 alloggi da costruire a Roma in località Casal dei Pazzi. Questi alloggi sono stati assegnati nel 1953, però alla vigilia delle lezioni. Questo spiega forse perché finora queste palazzine non sono state ancora costruite.

Sappiamo pure che nel 1954 il Ministero aveva stanziato 4 miliardi per la costruzione di alloggi. Pare che siano stati appaltati solo 26 alloggi a Napoli per 96 milioni. E la rimanente somma dove è andata a finire?

Non parlo delle case cantoniere, la cui situazione ella certamente sa quale sia. Pensiamo che col progresso esistente sia indecorosa l'arretratezza di tali abitazioni.

I fondi a disposizione sono veramente esigui per le cooperative alle quali l'onorevole ministro ha fatto cenno, e vengono distribuiti con criteri non accettabili. Io prendo atto delle sue dichiarazioni, onorevole ministro, cioè della promessa che sorveglierà il modo con cui queste somme stanziare saranno assegnate alle cooperative; però posso assicurarle che, per esempio, nel compartimento di Genova non credo che vi sia stato controllo da parte di alcuno e tanto meno da parte del Ministero. Su 10 cooperative, 9 sono state escluse e soltanto l'ultima ha avuto assegnato il mutuo. Noi speriamo che questo non avvenga più e che in queste commissioni (tale richiesta credo che potrà senz'altro essere accolta dall'onorevole ministro) vi sia un rappresentante di queste cooperative per controllare il modo come i mutui vengono assegnati. A nome di tutti i ferrovieri, signor ministro, la prego di volere accelerare il programma di lavoro edilizio affinché il personale possa realizzarne i benefici; ed è in tal senso che interpreto la sua accettazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poichè gli onorevoli Brodolini, Infantino, Formichella, Concas e Pintus non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Savio Emanuela?

SAVIO EMANUELA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Caccuri?

CACCURI. Ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole D'Ambrosio?

D'AMBROSIO. Non insisto, ma il problema non è così semplice come si presenta. Mi propongo quindi di avere contatti col ministro per risolverlo.

PRESIDENTE. Onorevole De Meo?

DE MEO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Baccelli?

BACCELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Del Fante?

DEL FANTE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Musolino?

MUSOLINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Tonetti?

TONETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Graziadei?

GRAZIADEI. Non insisto e mi propongo di presentare sulla materia una proposta di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Candelli?

CANDELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Villa?

VILLA. Il ministro ha detto che la soluzione del problema da me prospettata è in connessione con il piano Vanoni. Evidentemente si tratta di una soluzione non immediata. Cioè il contenuto del mio ordine del giorno viene un po' eluso e pertanto mi permetto pregare il ministro di rivedere la questione, magari in altra sede, per considerare se non sia possibile sistemare determinati punti della linea in attesa della soluzione definitiva del problema.

PRESIDENTE. Onorevole Silvestri?

SILVESTRI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Marilli, insisto sull'ordine del giorno di cui è confermatario?

MARILLI. Non insisto per la votazione, prendendo atto che il ministro non ha sollevato obiezioni di principio a quanto richiesto nell'ordine del giorno opponendo solo ostacoli di carattere finanziario. Mi auguro soltanto che voglia riconsiderare più a fondo il problema, la cui soluzione non può essere rinviata *sine die*. Infatti, il tratto di linea ferroviaria Catania-Siracusa va assumendo una importanza sempre maggiore soprattutto per il rapido sviluppo industriale fra Augusta e Siracusa ed anche perché la ferrovia di Siracusa sta assumendo l'aspetto di ferrovia del petrolio, sovraccarica com'è del traffico dei carri cisterna, per cui non ci si può assolutamente limitare a considerare la 10 coppie giornaliere di treni viaggiatori.

Per quanto riguarda l'osservazione del ministro sulla seconda questione, relativa alla richiesta variante Targia al fine di evitare l'attuale attraversamento ferroviario della città di Siracusa, osservo che non ci si può

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

trincerare dietro l'asserzione che del problema sarebbe competente il ministro dei lavori pubblici.

D'altra parte una proposta di legge a tale riguardo presentata dal collega Bufardecì è stata assegnata proprio alla Commissione trasporti. Mi dispiace pertanto che il ministro non abbia voluto esprimere su questo problema il parere del Governo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sarà espresso in sede di discussione della proposta di legge in Commissione.

MARILLI. Occorrerà, comunque, tenere presente che l'esigenza della variante del tratto di linea ferroviaria prima della stazione di Siracusa, non è questione recente, ma viene posta ormai da decenni e molte promesse di interventi vi sono stati. Non è più possibile conservare lo *statu quo* di una linea ferroviaria, chiamata la cintura di ferro, che impedisce e limita i normali traffici interni di una città in continuo rapido sviluppo quale è Siracusa.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Scalia non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge: (V. stampato n. 1667).

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

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

DE MEO, *Segretario*, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1.539.500.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 135.500.000.

Strade ferrate, tranvie, automobili e servizi di navigazione interna lire 7.967.674.800.

Spese diverse, lire 60.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 9.702.674.800.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 62.000.000.

Ferrovie, tranvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 5.205.771.800.

Costruzione di strade ferrate lire 20.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 5.287.771.800.

Riassunto per categorie. Categoria I. Spese effettive ordinarie e straordinarie, lire 14.990.446.600.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e quello per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione dell'entrata e della spesa della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario in corso che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 1667).

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

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1955-56, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DE MEO, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 296.534.700.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 10 miliardi e 154.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 306.688.700.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine*:

§ 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 84.000.000.000.

§ 2. Gestione viveri « La Provvidea », lire 6.000.000.000;

§ 3. Officine, lire 43.740.000.000;

§ 4. Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 8.710.000.000;

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*:

§ 1. Fondo ordinario, lire 46 miliardi e 97.000.000;

§ 2. Fondo speciale, ecc., lire 165 milioni e 300.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per ferrovieri*, lire 405.000.000.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.956.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 270.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 417.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 487 milioni.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 193.247.980.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 18 miliardi e 625.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 518 miliardi e 561.680.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 296.534.700.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 10.154.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 306.688.700.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini ed officine*: § 1. *Gestione autonoma dei magazzini*, lire 84.000.000.000.

§ 2. *Gestione viveri « La Provvida »*, lire 6.000.000.000.

§ 3. *Officine*, lire 43.740.000.000.

§ 4. *Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata*, lire 8.710.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*: § 1. *Fondo ordinario*, lire 46.097.000.000.

§ 2. *Fondo speciale per le pensioni agli agenti*, lire 165.300.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 405.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.956.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 270.000.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 417.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 487.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 193.247.980.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 18.625.000.000.

Totale generale della spesa, lire 518.561.680.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario in corso.

Passiamo agli articoli del disegno di legge che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

DE MEO, Segretario, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(È approvato).

ART. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1955-56, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

ART. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1955-56, nella misura dell'1,50 per cento.

(È approvato).

ART. 5.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

**Annunzio di interrogazioni.
e di una mozione.**

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

DE MEO, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se presso il competente ufficio del Ministero della difesa esiste una proposta per la concessione della medaglia d'oro al valor militare alla memoria del generale di divisione e luogotenente generale della M.V.S.N. Enrico Francisci, eroicamente caduto il 10 luglio 1943 nel corso dell'invasione anglo-americana in Sicilia;

« La proposta fatta e inoltrata dal generale di corpo d'armata Guzzoni, come è stato dallo stesso attestato in una lettera indirizzata al ministro della difesa — nella quale tra l'altro si diceva pronto a rinnovarla in caso di smarrimento — risulta regolarmente pervenuta al comando supremo e quindi al Ministero della difesa, allora denominato della guerra, come ne ha fatto pubblica testimonianza un ufficiale superiore dell'ufficio propaganda, stampa e storico del comando generale.

« L'interrogante, nel caso che la proposta esista ancora, desidera sapere se il ministro intende farla infine esaminare, per giungere ad una decisione qualsiasi.

« In caso contrario, l'interrogante desidera conoscere se la proposta può essere ripetuta, naturalmente dallo stesso comandante proponente e negli stessi termini della prima.

(2209)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, sulla avvenuta costituzione in riserve di caccia, a favore di privati, di fondi demaniali (nella specie, la valle Millecampi in laguna di Venezia) e sui provvedimenti che al riguardo intenda adottare.

(2210)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intende adottare per venire incontro ai giusti desideri ed alle giuste proteste avanzate dai montanari della valle Chisone, della zona Fenestrelle, i quali si sono visto appaltare da ricchi cittadini le acque del Chisone che costituiscono per loro un piccolo reddito e l'unico svago domenicale,

mentre ora, pur pagando i diritti di pesca, non possono più usufruirne e vedono inoltre le acque che lambiscono le loro case frequentate da numerosi pescatori cittadini i quali non permettono assolutamente lo svilupparsi del ripopolamento delle acque, scopo per il quale erano state appaltate al consorzio cittadino.

(2211)

« SCOTTI ALESSANDRO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per conoscere quali misure intendano adottare per sollecitare una soluzione alle difficoltà di sbocco della Lancia di Torino e di Bolzano, che ha praticato estesissime riduzioni dell'orario di lavoro, tali da portare il più acuto disagio nei lavoratori e nelle popolazioni, nonché quali misure intendano promuovere per assicurare a questa grande e antica azienda automobilistica un avvenire di progresso e di stabile occupazione; nonché per sottolineare che qualunque misura deve essere collegata all'impegno dell'azienda di non effettuare licenziamenti e di integrare la retribuzione dei lavoratori a orario ridotto fino a raggiungere il livello salariale pieno, e ciò perché in nessun caso sarebbe ammissibile che i lavoratori debbano sopportare il peso di difficoltà ad essi in nessun caso imputabili.

(2212)

« FOA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, nella qualità di presidente del Comitato interministeriale dei prezzi, per conoscere se, per evitare sperequazioni tra Nord e Sud e gravi oneri per molti comuni, non ritenga opportuna, come è stato disposto per l'illuminazione privata e per la forza motrice, l'unificazione su base nazionale delle tariffe per l'illuminazione pubblica.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16534)

« BASILE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se, in relazione alla legge n. 722 del 4 agosto 1955, non ritenga giusto di comprendere l'Unione nazionale mutilati per servizio tra gli enti ai quali vengono devoluti gli utili delle quattro lotterie nazionali.

« E ciò in considerazione che l'U.N.M.S. è un ente avente finalità sociali e assistenziali, giusta la legge n. 337 che le affida la rappresentanza giuridica della categoria; che non ha

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

mezzi per l'esplicazione della sua attività; che anche la Commissione Finanze e tesoro del Senato, nell'approvare la legge n. 722, espresse la raccomandazione che anche all'U.N.M.S. fosse riservata una parte degli utili per ciascuna lotteria.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16535) « BASILE GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se risponda a verità quanto una agenzia d'informazioni per la stampa e altri giornali quotidiani hanno pubblicato, in merito alla preferenza data al brevetto di partigiano sulle medaglie al valor militare, in occasione di un pubblico concorso statale.

« Risulterebbe dalla notizia che la tabella del punteggio supplementare avrebbe riconosciuto ben 12 punti alle qualifiche di partigiano e solo 3 punti alle medaglie d'oro al valor militare !

« Ove sia esatta l'informazione, l'interrogante ritenendo ingiusto e oltraggioso il criterio di valutazione e di sperequazione adottato tra partigiani e autentici valorosi combattenti dell'Esercito, della Marina e della Aviazione chiede quali immediati provvedimenti il Governo intenda di adottare, per ovviare a un vero e proprio malcostume, lesivo del prestigio di quell'aristocrazia del valore rappresentata da chi ha combattuto sui campi di guerra per la Patria.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16536) « FORMICHELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, sulla situazione creatasi a Napoli, dove il Banco di Napoli, proprietario dei giornali il *Mattino* e il *Corriere di Napoli*, ha posto questi fogli di stampa al servizio di un partito attraverso la costituzione della società C.E.N. con la partecipazione azionaria del Banco stesso per il 52 per cento e della « Affidavit », società notoriamente legata alla Democrazia cristiana;

sulla necessità di sganciare il Banco di Napoli da interessi di parte e di svincolare i giornali di sua proprietà da una politica che (assurdità evidente !) spesso è in contrasto con gli interessi del Banco stesso e del Mezzogiorno;

sulla assurdità della tesi altra volta sostenuta che si tratti di interessi privati, quando è noto a tutti che il Banco di Napoli non è privato, ma un vecchio istituto di carattere

pubblico legato al risparmio, alla economia ed agli interessi della popolazione meridionale.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16537) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulle ragioni che portano la polizia a condurre una inchiesta personale sulle « commutatoriste » della Società esercizi telefonici;

sulla necessità di porre fine ad una inchiesta — a nostro avviso illegale — condotta su lavoratrici che sono da lunghi anni e lodevolmente al servizio della S.E.T.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16538) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno, dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, sui provvedimenti urgenti da adottare a favore delle popolazioni di Melissa, Casabona, Cirò Superiore, Cirò Marina in provincia di Catanzaro. Dette popolazioni, costituite per la quasi totalità da coltivatori diretti e da piccoli produttori agricoli sono state colpite da due successive gravi calamità: la perdita di buona parte del raccolto cerealicolo e la distruzione, a causa delle piogge, di parte notevole dell'uva con svalutazione della piccola percentuale raccolta.

« In tale situazione, per evitare nell'imminente inverno gravi disagi a migliaia di famiglie laboriose e per non compromettere le future lavorazioni agricole, l'interrogante chiede se i ministri interrogati non intendano provvedere a che nei comuni predetti:

a) siano concessi speciali contributi assistenziali;

b) siano previsti assegni straordinari di disoccupazione bracciantile;

c) siano iniziate opere di interesse pubblico già da tempo preventivate ed attese;

d) siano aperti cantieri di rimboschimento e di lavoro;

e) sia imposta ai grossi proprietari espropriati, attraverso l'intervento immediato dell'Opera valorizzazione Sila, l'esecuzione di quei miglioramenti fondiari che l'articolo 10 della legge 12 maggio 1950, n. 230, tassativamente prescrive e che ad oltre cinque anni dalla promulgazione della legge non sono stati neppure iniziati;

f) siano proposte speciali agevolazioni fiscali, di vendita e di acquisti per coltivazioni ai piccoli produttori colpiti.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16539) « MICELI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere i motivi che hanno indotto il questore di Messina a negare il rinnovo della licenza di caccia all'incensurato cittadino italiano Ragusa Concetto, nato a Limina il 7 dicembre 1904 e residente a Castelmola, che la deteneva sin dal 1933.

« Per sapere inoltre quali provvedimenti adotterà onde salvaguardare il diritto dell'interessato ad ottenere quanto richiesto a termini di legge.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16540) « SCHIRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulla opportunità di sollecitare dal sindaco di Lettere (Napoli) l'attribuzione del posto di vigile sanitario, scoperto da cinque anni, e per il quale risultano già da tempo avanzate delle domande cui non si è dato corso per faziosità politica.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16541) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere il suo pensiero circa i sintomatici criteri dell'amministrazione comunale di Piedimonte d'Alife (Caserta) in materia di beni comunali e della loro disponibilità.

« La suddetta amministrazione, che ha un bilancio notevolmente deficitario, ha donato ai Salesiani un complesso di edifici di proprietà del comune. Essa cioè ha distratto dal patrimonio comunale — senza veruna giustificazione — un'importante proprietà immobiliare, per cui il comune è ancora obbligato per un mutuo con la Cassa depositi e prestiti, per una restante cifra di circa 27 milioni. E ciò mentre si inaspriscono le tasse comunali, con particolare disagio per una cittadina economicamente depressa come Piedimonte d'Alife.

« In quanto all'utilità di tale atto di liberalità dell'amministrazione comunale nei confronti dei Salesiani, è da notarsi che, finora, questi si sono limitati ad aprire negli edifici ricevuti in donazione dal comune una scuola di avviamento a tipo industriale, in diretta concorrenza con quella statale già esistente, e con danno di quest'ultima per la sua diminuita frequenza ed efficienza.

« L'interrogante chiede al ministro se egli sia stato, o meno, informato di quanto sopra dal prefetto della provincia di Caserta; e come intenda, comunque, difendere gli interessi della popolazione di Piedimonte d'Alife dalla

prodigalità della sua amministrazione comunale, con le relative e già accertate conseguenze.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16542) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sulla pensione di guerra del signor Cuomo Vittorio fu Pietro, domiciliato in Napoli alla via Nazionale n. 75, pratica posizione n. 1391333.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16543) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sulla pensione di guerra di Cacciapuoti Giuseppe di Antonio e di Giordano Filomena, domiciliato in via Roma, n. 43, Villaricca (Napoli), pratica posizione numero 1302025.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16544) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non creda disporre un sollecito provvedimento a favore di Paoletta Pasquale fu Antonio, da Falciano di Carinola (Caserta), che in data 30 maggio 1955 inoltrò al Ministero — direzione generale delle pensioni di guerra (vecchia guerra) — regolare domanda per gli assegni di previdenza.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16545) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se siano stati appaltati i lavori per la costruzione del convitto nazionale Umberto I di Torino, distrutto da bombardamenti aerei nemici durante la guerra 1940-45.

« In caso contrario, per sapere se e quando si ha in programma di iniziare tali lavori di ricostruzione.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16546) « CUTTITTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione su quanto è di seguito esposto.

« La legge 15 maggio 1954, n. 238, prevede l'inquadramento dei professori di materie tecniche già appartenenti ai ruoli dei corsi secondari di avviamento professionale e inquadramento nei ruoli delle scuole secondarie di avviamento professionale a norma del decreto del

Capo provvisorio dello Stato 22 agosto 1947, rettificato con legge 21 agosto 1950, n. 786, nel ruolo dei direttori delle scuole secondarie di avviamento professionale, indipendentemente dal titolo di studio, soltanto in seguito ad esito favorevole di un colloquio tendente ad accertare la loro capacità di direzione della scuola. La stessa legge sancisce che l'inquadramento predetto ha luogo in relazione alla complessiva anzianità di servizio prestato nel ruolo degli insegnanti dei corsi di avviamento professionale come se avessero percorsa tutta la carriera, con deduzione di 11 anni, nel ruolo dei direttori delle scuole. Ciò è stato disposto in analogia a quanto stabilito dal decreto del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 629, che prevede appunto la nomina dei direttori fra i professori provvisti di laurea, con almeno otto anni di servizio ordinario.

« I professori di materie tecniche che hanno goduto dell'eccezionale beneficio di cui alla legge 15 maggio 1954, furono nominati insegnanti dei corsi in seguito ai concorsi banditi nel 1934 e 1936, per cui sono stati nominati direttori con anzianità 1945 e 1947. Purtroppo però alcuni dei predetti professori (circa una ventina), tutti provvisti di laurea, non avendo potuto prevedere che una legge provvidenziale come quella del 1954 avrebbe loro permesso di essere nominati direttori con semplice colloquio, parteciparono al concorso nazionale per titoli ed esami a posti di direttore bandito con decreto ministeriale 4 maggio 1947. Vinto il concorso furono nominati direttori in prova con anzianità 1° ottobre 1949 e direttori stabili con anzianità 1° ottobre 1952 (il Ministero sostenne che il periodo biennale di prova dei direttori è valido soltanto per quelli nominati a norma del decreto del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 629, e non per quelli nominati per concorso che debbono invece compiere la prova di un triennio). Questi direttori, già insegnanti dei corsi di avviamento e poi delle scuole al pari dei colleghi che hanno potuto godere del beneficio della legge 15 maggio 1954, hanno chiesto che venisse loro riconosciuta l'anzianità 1945 e 1947, ma il Ministero ha loro risposto che ciò non è possibile perché la legge si riferisce soltanto agli insegnanti e non ai direttori, benché questi siano direttori con insegnamento e sempre titolari della cattedra di materie tecniche della scuola.

« E così si è verificato l'assurdo che questi poveri cirenei i quali, con le carte in regola (tutti laureati), hanno superato un regolare concorso per titoli ed esami, debbono conservare l'anzianità 1° ottobre 1949, mentre i loro

collegi (laureati e non), alcuni dei quali furono addirittura bocciati all'esame di concorso bandito nel 1947, sono stati, con un solo colloquio, nominati direttori con anzianità dal 1945 e 1947 e nomina a stabile nel 1947 e 1949, perché per essi si applica la norma della prova biennale ai sensi del decreto del Capo provvisorio dello Stato 21 aprile 1947, n. 629.

« L'interrogante chiede al ministro interrogato se, per rendere giustizia ai colpiti da tale evidente incongruenza, sfuggendo al defatigatorio *iter* dell'iniziativa parlamentare, non intenda sottoporre all'approvazione del Parlamento un disegno di legge col quale ai direttori delle scuole di avviamento professionale nominati in seguito al concorso per titoli e per esami, bandito a norma del decreto 9 gennaio 1933, n. 153, e già appartenenti al ruolo degli insegnanti di materie tecniche (industriali ed agrarie) venga esteso il periodo di anzianità previsto all'articolo 1 della legge 15 maggio 1954, n. 238.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16547)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, circa gli educandati femminili di Napoli, per conoscere:

1°) la precisa consistenza del loro stato patrimoniale, da che sia rappresentata, e se subì modifiche, accrescimento o diminuzione durante la tuttora gestione commissariale;

2°) la loro attuale attività, per ordine di insegnamento e per numero di classi, e l'attività mantenuta in passato;

3°) quale sia il trattamento economico dovuti agli insegnanti, nonché la carriera ad essi riservata, e se per contro si ritenga normale perpetuare le odierne condizioni economiche che lo stesso ministro riconobbe « irrisorie », e che arrivano all'avvilimento della persona umana;

4°) perché contro legge si mantenga ancora per l'istituto da ben otto anni un regime commissariale;

5°) quali siano, in cifre, i risultati finanziari della gestione commissariale;

6°) se non sia opportuna un'inchiesta amministrativa sul periodo di tale gestione;

7°) quando si intenda di ristabilire nell'istituto una legalità amministrativa, altra volta assicurata dal ministro come prossima;

8°) se il permanere del commissariato si debba al fatto che è commissario un'autorevole personalità del partito di maggioranza.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« L'interrogante chiede al ministro di conoscere il suo pensiero su quanto sopra, e quali provvedimenti intenda prendere.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16548) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che la ditta Sapienza Angelo e Giovanni Gentile in via Perez 214, Palermo, la quale ha degli appalti per una serie di lavori sul tratto di ferrovia Magazzolo-Cattolica (Agrigento), non paga i propri operai a cui ha dato soltanto miserrimi acconti sui salari e che gli operai nemmeno ricevono acconti per gli assegni familiari.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16549) « BERTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente accogliere l'istanza presentata dall'amministrazione comunale di Scontrone (Aquila), tendente ad ottenere il contributo per la costruzione delle fognature del comune di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16550) « DEL FANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere a che punto sia la predisposizione del disegno di legge stanziante i fondi necessari per accogliere le domande tendenti ad ottenere la liquidazione del contributo ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 1947, n. 399, articolo 4.

« Il ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad una precedente interrogazione, scriveva:

« Le domande tendenti ad ottenere la liquidazione del contributo ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 1947, n. 399 (articolo 4), e presentate prima della entrata in vigore del decreto legislativo 24 marzo 1948, in base al quale venne disposta la diminuzione del fondo di 5 miliardi stanziati con decreto legislativo succitato a lire 1.500.000.000, sono 4139. I fondi all'uopo necessari per poter soddisfare le dette domande, sempreché esse si trovino nelle condizioni di legge volute perché possano essere accolte, ammontano a lire 601.540.000.

« A tal fine questo Ministero ha predisposto un apposito schema di legge che ha diramato a tutti i Ministeri per l'esame del Consiglio dei ministri.

« Ove tale disegno di legge sia approvato sarà subito presentato al Parlamento per la discussione ».

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16551) « GATTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per sapere se e quali immediate possibilità di realizzazione esistano per il progetto dell'acquedotto del Frida — che interessa i comuni di Amendolara, Castroregio, Montegiordano, Oriolo, Plataci, Roseto Capo Spulico, San Lorenzo Bellizzi, Trebisacce, Villapiana, Albidona, Alessandria del Carretto, Canna, Cerchiara, Francavilla, Nolara e Rolla Imperiale nella provincia di Cosenza — in riferimento alle ricorrenti promesse che alle popolazioni vengono fatte, ma soprattutto in considerazione delle giuste esigenze di migliaia di cittadini.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16552) « MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se presso il Ministero vi siano i bilanci consuntivi dell'Ente trasformazione fondiaria agraria per la Sardegna, dalla costituzione dell'ente al 1954; se essi verranno presentati al Parlamento e se siano disponibili perché i parlamentari possano prenderne visione.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16553) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere la situazione del personale dipendente dall'Ente trasformazione fondiaria e agraria per la Sardegna, e precisamente:

1°) la cifra totale dei dipendenti e la relativa spesa mensile che essi comportano all'ente;

2°) quale sia la ripartizione del personale per le funzioni attribuite: personale direttivo, tecnico, di ufficio e di servizio presso la sede centrale e le sedi periferiche;

3°) quali siano le retribuzioni fisse e accessorie del presidente, del personale dirigente, dei tecnici e impiegati (di questi ultimi per categoria di funzioni), e chi abbia stabilito ed approvato dette retribuzioni;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

4°) con quali criteri il personale sia stato assunto: concorsi, titoli, raccomandazioni, ecc.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16554) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere la situazione dell'attività svolta dall'Ente trasformazione fondiaria e agraria per la Sardegna (E.T.F.A.S.) al 30 settembre 1955, e precisamente:

1°) la superficie assegnata in poderi o quote e la quantità delle famiglie contadine insediata in ciascuna delle tre provincie dell'isola;

2°) il numero complessivo di macchine e trattori acquistati dall'ente alla data suddetta e la loro distribuzione per provincia nonché la spesa complessiva;

3°) qual è la spesa complessiva per lavori di trasformazione agraria in ciascuna delle tre provincie;

4°) qual è la cifra complessiva dei capi di bestiame acquistati dall'ente e la relativa spesa, e quanti di essi siano stati finora ceduti agli assegnatari;

5°) quale sia stata la spesa complessiva per acquisto di concimi, foraggi, sementi, ecc.;

6°) quale sia nel complesso la situazione delle opere per l'insediamento dei contadini: quelle ultimate e quelle in corso in ciascuna provincia;

7°) quante cooperative di servizi, di lavorazione prodotti, di mutue bestiame e di altro tipo risultino finora costituite con relativo numero di soci.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16555) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio e dell'interno e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se, considerata la frequenza dei casi di avvelenamento denunciati dalla stampa, non si ritenga necessario disporre con urgenza che le soluzioni di detersivi, candeggianti ed altri analoghi prodotti vengano poste in commercio in confezioni appropriate e circostanziatamente contraddistinte, evitandosi in ogni modo l'uso di bottiglie di vetro verde, da litro o mezzo litro, tipo « acque minerali », che si prestano a facili

scambi e pericoloso equivoco da parte del pubblico.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16556) « BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se ritengano compatibile con la neutralità dell'azienda in occasione delle elezioni delle commissioni interne il fatto che le aziende I.R.I. napoletane forniscano indirizzi ed altre indicazioni ad alcuni sindacati perché li utilizzino per fini elettorali;

sulla necessità di intervenire presso l'I.R.I. perché adegui la sua azione e quella dei suoi dipendenti al rispetto delle più corrette norme democratiche.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16557) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, sullo stabilimento di Frattamaggiore (Napoli) appartenente al Liniificio e canapificio nazionale, il cui direttore ha annunciato la sospensione di 70 lavoratori per il 7 novembre e la chiusura per il 31 dicembre 1955;

sulla necessità di intervenire per sospendere i provvedimenti e per convocare riunioni atte a eliminare questo grave colpo alla economia napoletana.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16558) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere gli esatti termini e lo stato attuale della questione riguardante i gravi inconvenienti provocati dallo stabilimento Purfina (ex Permolio) nell'abitato della città di Roma.

« L'interrogante chiede in particolare di sapere se, a seguito della vasta e grave agitazione che la questione ha provocato da tempo nella stampa e nella pubblica opinione, siano stati adottati, e da chi, opportuni e risolutivi provvedimenti, e, nel caso, per quali ragioni essi non abbiano ancora avuto attuazione.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16559) « CAMANGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali decisioni intende adottare in ordine al decreto 4

agosto 1955, n. 14093, divisione II, del vice-commissario del Governo di Bolzano circa la istituzione di un corso di preparazione per l'abilitazione alle funzioni di segretario senza titolo di studio legale, decreto del quale il sindacato autonomo dei segretari comunali della provincia di Bolzano ha chiesto la revoca per illegittimità.

« Chiede assicurazione poi che nell'eventuale riesame delle disposizioni in materia per la provincia di Bolzano sia preventivamente sentito il sindacato medesimo al quale aderiscono tutti i segretari della provincia.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16560) « FACCHIN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze, per conoscere — in riferimento all'ordine del giorno Bartole accettato dal Governo in sede di discussione del bilancio dell'interno — quando intendano presentare al Parlamento il preannunciato disegno di legge che attribuisca ai comuni nuovi cespiti di entrata per sopperire al minor gettito dell'imposta bestiame derivante dal divieto di applicare supercontribuzioni all'aliquota normale di detta imposta.

« Il provvedimento è di estrema urgenza dovendosi approvare dai comuni i bilanci preventivi 1956.

(16561) « FERRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga opportuna la istituzione di una sezione della pretura nell'importante centro di Caiazzo (Caserta).

« Tale provvedimento, da lungo vivamente atteso dalla cittadinanza, riuscirebbe di grande vantaggio oltre che all'interesse della popolazione a quello della giustizia per il suo più spedito e normale funzionamento, che oggi è invece reso difficile e lento per la stessa distanza tra Caiazzo e la sede della pretura da cui dipende.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16562) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se venga richiesto il pagamento di rette di ricovero in istituti di pena ai detenuti in condizione di poter pagare, così come viene fatto dalle provincie e dai comuni per il recupero delle specialità.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16563) « VERONESI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della difesa e del tesoro, in relazione all'intervento al Senato del ministro della difesa sul bilancio del detto dicastero per l'esercizio finanziario 1955-56 (seduta del 28 settembre 1955, pagina 6 dei relativi atti del Senato della Repubblica), per conoscere quando saranno portati all'esame ed all'approvazione del Parlamento i disegni di legge — più volte annunciati come oggetto di « attento studio da parte del Governo » — sui miglioramenti ed adeguamenti all'attuale costo della vita della indennità militare e della indennità di alloggio, la cui spesa è già prevista nello stanziamento di cui al fondo di riserva del capitolo 248 del bilancio del Ministero della difesa.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(16564) « GUADALUPI, LENOCI, MUSOTTO, MASINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere — a seguito delle assicurazioni date dal sottosegretario di Stato onorevole Bosco ad alcuni deputati — quali assegnazioni di bilancio siano state fatte all'Arma dei carabinieri nell'esercizio finanziario in corso e quali assegnazioni ritiene che possano farsi nell'esercizio finanziario 1956-1957; e per sapere, infine, quale forza dell'Arma dei carabinieri sarà possibile mantenere in servizio con tali stanziamenti.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16565) « VIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere la situazione della pratica per domanda di pensione di guerra richiesta dall'ex militare Scroccu Flavio, posizione 1441991 al servizio di guerra.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16566) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non intenda intervenire presso il competente servizio della direzione generale pensioni di guerra, perché venga finalmente liquidata la pensione spettante all'invalido di guerra Biossa Francesco fu Salvatore, posizione 1360813 al servizio di guerra, pensione già concessa con decreto ministeriale n. 2548424 del 9 marzo 1955.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16567) « POLANO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non intenda provvedere affinché, per l'avvenire, nelle graduatorie per insegnanti di matematica nelle scuole medie vengano ammessi solo coloro che sono possessori di titolo specifico, e precisamente della laurea in matematica, e che gli eventuali concorsi per gli anni prossimi comprendano soltanto i laureati provvisti di tale titolo scientifico, nell'interesse dei laureati e dell'insegnamento.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16568)

« POLANO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, al fine di conoscere quali assicurazioni possono essere date sulla costruzione dell'edificio scolastico in Cittanova (Reggio Calabria).

« Al riguardo, con altra interrogazione fu rilevata la urgente necessità che merita la soluzione del predetto problema, mentre il ministro ebbe già a fornire delle assicurazioni.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(16569)

« MINASI, CAVALIERE ALBERTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda provvedere con la necessaria sollecitudine alla nomina del direttore della stazione bacologica sperimentale di Padova, che da oltre due anni e mezzo è affidata a una direttrice incaricata. Tale situazione provvisoria s'è prolungata anche troppo, tanto più se si considera che l'incarico non è stato dato a un aiuto-direttore o sperimentatore della stazione medesima, ma all'attuale direttrice della stazione di gelsi-bacicoltura di Ascoli Piceno, che regge anche l'Istituto bacologico di Cosenza (monopolizzando così la direzione di tutta l'attività di sperimentazione sericola italiana).

(16570)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se è informato sull'ultimo grave e luttuoso incidente verificatosi sulla linea Catanzaro-Cosenza e per conoscere quali energici provvedimenti saranno adottati, a difesa dell'incolumità del personale e dei viaggiatori, nei confronti della Società delle calabro-lucane responsabile principale dell'attuale stato di pericolosità dell'intera linea.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16571)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere le ragioni per le quali la direzione dell'A.T.A.N. (Azienda dei servizi di trasporto municipalizzati) di Napoli ha rinviato *sine die* una riunione che aveva fissato con i sindacati e la commissione interna per discutere alcune richieste dei lavoratori relative alla applicazione del nuovo organico e alla applicazione della legge n. 858 sulla tabella nazionale;

se non ritiene necessario intervenire perché dette discussioni abbiano luogo sia per l'obbligo dell'azienda di applicare le leggi, sia per evitare che si crei una situazione in cui l'inasprimento dei rapporti aziendali possa portare disturbo alla popolazione napoletana, sia, infine, per impedire che il sindaco e l'amministrazione comunale possano compiere manovre di tipo elettoralistico in vicinanza delle elezioni amministrative.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16572)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se gli sia pervenuto un esposto firmato da 40 lavoratori del comune di Codrongianus (Sassari), nel quale esposto vengono denunciati atti arbitrari, contrari alle vigenti norme di legge sul collocamento, compiuti dal collocatore di quel comune, Dunantis Salvatore.

« Tra l'altro nell'esposto si denuncia che il predetto collocatore favorisce i datori di lavoro consentendo ad essi di assumere mano d'opera di altri comuni anziché assumere i lavoratori disoccupati di Codrongianus, iscritti all'ufficio di collocamento; consente a lavoratori che percepiscono il sussidio di disoccupazione a lavorare presso terzi, facendoli firmare la sera in ufficio per la disoccupazione; nei cantieri di lavoro avvia persone che godono della sua preferenza; oltre a tenere un comportamento arrogante e spavaldo con i lavoratori che protestano per tali ingiustizie.

« L'interrogante chiede di conoscere se il ministro abbia dato corso, o intenda dar corso ad accertamenti sui fatti denunciati, e se non ritenga di tenere nel dovuto conto — come dev'essere costume in uno Stato democratico basato sul lavoro e sul rispetto dei lavoratori — le segnalazioni dei predetti 40 lavoratori di Codrongianus.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16573)

« POLANO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e di grazia e giustizia, per sapere se siano a conoscenza della serrata effettuata la settimana scorsa dalla direzione dello stabilimento U.T.I.T.A. di Este, e quali provvedimenti siano stati presi in proposito dall'ufficio provinciale del lavoro di Padova e dalla procura della Repubblica presso il tribunale di Padova.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16574) « ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere:

a) se sia a sua conoscenza e se eventualmente risponda a verità quanto è stato scritto e si sta scrivendo sulla stampa nazionale di ogni partito e tendenza in merito all'asserita situazione anormale del « Registro italiano navale »;

b) se il ministro non ritenga incompatibile e disdicevole la presenza nel consiglio d'amministrazione dell'ente dell'ex presidente pel fatto che lo stesso, durante la sua gestione presidenziale, sia divenuto partecipante di interessi armatoriali e presidente di una società di navigazione;

c) se gli consti che il detto ex presidente, onde garantirsi la presenza nel consiglio di amministrazione, malgrado la nota avversione del precedente ministro per la marina mercantile, sia ricorso all'espedito opinabilmente decoroso per cui, lui ammiraglio, sia divenuto il rappresentante, nell'ente, della Confederazione italiana dei commercianti;

d) se il ministro non ritenga opportuno nominare una commissione d'inchiesta per accertare eventuali responsabilità in merito alla precaria condizione del « Registro italiano navale » e per far luce sulla sua reale situazione finanziaria che, per dimostrare un fittizio stato di floridezza, avrebbe evitato l'impostazione in bilancio di quegli « oneri per dipendenti » (non avvenuto conglobamento e trattamento di quiescenza non aggiornato) che sarebbero moralmente e legalmente non evitabili;

e) se il ministro non ravvisi violazione del decreto legislativo n. 340 del 22 gennaio 1947 di riordinamento del « Registro italiano navale » nel suo articolo 25 che prevedeva la compilazione dello statuto da sottoporre ad approvazione ministeriale: violazione che avrebbe portato agli abusi di potere ed alle indebite interferenze ampiamente denunciati ed illustrati dalla stampa;

f) se durante lo svolgimento dell'invocata inchiesta non si ritenga opportuno affidare il « Registro italiano navale » ad una gestione straordinaria che, per la propria dirittura ed obiettività, riesca a porre termine alla lunga polemica in corso, che sta arrecando grave pregiudizio al buon nome del nostro « Istituto di classificazione », soprattutto in campo internazionale.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16575) « BETTINOTTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se egli ritenga giustificabile il fatto che la pensione di prima categoria concessa a far data dal 1945 a Calvi Battista di Enrico, classe 1924, certificato di iscrizione n. 5918920, e ciò per sentenza della Corte dei conti, gli sia stata sospesa nel 1950; che da allora, nonostante disperate istanze da parte del pensionato di guerra, il Ministero si sia chiuso per anni in dignitoso silenzio, forse in segno di protesta contro l'annullamento da parte della Corte dei conti del suo ingiusto decreto; che finalmente e solo in data 6 ottobre 1954 il Calvi sia stato chiamato a nuova visita collegiale; che da allora il Ministero non abbia ancora deciso nulla, pur avendo sbrigato altre pratiche assai più complesse nel giro di pochi giorni; se ritenga infine che si possa al Calvi concedere, contro il chiaro disposto dell'articolo 23 della legge 10 agosto 1950, n. 648, il solo assegno rinnovabile anziché la pensione definitiva.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16576) « BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra richiesta dalla signora Italia Marinotti, vedova Rota (numero di posizione 503147), abitante nel comune di San Pier d'Isonzo (Gorizia), per il marito guardia di finanza, ucciso nella medesima località durante i tragici eventi del 1943-1945.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).
(16577) « DE TOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e del commercio con l'estero, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare di fronte al fatto dell'importazione nel nostro paese di bilance del tipo « famiglia », di fabbricazione tedesca, le quali vengono esentate dalla verifica e bollatura da parte degli uffici metrici competenti.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

« È troppo evidente che ciò mette la produzione tedesca in condizioni di illegittimo maggior favore rispetto alla produzione interna.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16578) « GALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponde a verità che l'ufficio Requisizione naviglio della marina militare è ancora in funzione, a ben oltre dieci anni dalla cessazione del conflitto, solamente per alcune pratiche di relitto affondato, che potrebbero già da tempo essere state risolte facilmente con l'applicazione di criteri usati ampiamente per casi analoghi o che comunque potevano essere trattate da un'altra direzione generale, senza aggravare l'erario.

« Inoltre sarebbe opportuno che si indagasse per accertare quanto ha inciso sul bilancio della marina militare il mantenimento di detto anacronistico ufficio Requisizione naviglio, nel periodo in cui non aveva più ragione di esistere.

« Infine si desidera conoscere se è vero che presso l'ufficio di Requisizione naviglio si trovano in servizio ammiragli ed ufficiali superiori richiamati in servizio, con evidente grave danno finanziario per la nazione.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16579) « DE TOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulle Manifatture cotoniere meridionali di Napoli, dove, perseverando nel tentativo di sopprimere ogni libertà dei lavoratori, si è punito con una sospensione di 24 ore un dipendente per avere distribuito — fuori dell'orario di lavoro — volantini parrocchiali di propaganda religiosa; sulla necessità di convocare amministratori e dirigenti per imporre loro di rispettare diritti e libertà dei cittadini che lavorano alle loro dipendenze e sulla urgenza di intervenire con tutti i poteri di cui il Governo dispone per perseguire chiunque profitti della propria posizione per privare gli altri (operai ed impiegati) d'ogni diritto; sulle eventuali sanzioni a carico di dirigenti ed amministratori specializzati nell'amministrare beni pubblici con i metodi sopra denunciati.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16580) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se siano stati presi provvedimenti perché nel riparto degli utili delle lotterie nazionali, e di cui alla

legge 4 agosto 1955, n. 722, sia compresa anche l'Unione nazionale mutilati per servizio (U.N.M.S.); e ciò in conformità alla raccomandazione fatta dalla Commissione finanza e tesoro del Senato in sede di approvazione di detta legge ed in considerazione della intensa e crescente attività assistenziale sviluppata da detta unione, in base alla legge 13 aprile 1955, n. 337, a favore della categoria, in cui sono compresi anche i provenienti dalle forze armate e da quelle dell'ordine.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16581) « BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale punto si trovi la liquidazione della pensione di guerra richiesta da Marengo Giuseppe fu Matteo, in dipendenza della morte dell'unico figlio Mario, barbaramente trucidato nel carcere di Alba insieme ad altri quattro detenuti politici il 19 novembre 1944, quale pratica è stata rinnovata da diversi mesi in relazione a nuovi fatti debitamente documentati.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16582) « BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sia stato disposto il sollecito inizio dei lavori di colmatatura e sistemazione del doppio fossato fiancheggiante il tratto di strada statale n. 29 lungo il corso delle Langhe della città di Alba, in conformità degli accordi da tempo stipulati tra l'A.N.A.S. e detto comune, che si è assoggettato alla corresponsione di un notevole concorso nella spesa preventivata; quale opera, urgentemente richiesta dalla popolazione, è stata riconosciuta improrogabile anche da parte dell'A.N.A.S., tenuto conto della ristrettezza della strada nel tratto indicato e della crescente intensità del traffico stradale, con conseguenti gravi pericoli per l'incolumità pubblica.

(*L'interrogante chiede la risposta scritta*).
(16583) « BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro, per conoscere se e quali provvedimenti si ritenga opportuno assumere per rendere possibile anche alla categoria dei segretari comunali il godimento dei benefici dell'I.N.A.-Casa, dato che attualmente essi, sia perché hanno mutevole residenza, sia perché nei piccoli comuni non sono eseguite costruzioni da parte della detta istituzione, sono di fatto esclusi con grave danno da ogni beneficio, con la conseguenza di trovarsi al

momento del collocamento a riposo in disagiatissime condizioni di fronte al grave onere dell'affitto, assorbente gran parte della modica pensione loro liquidata.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16584)

« BUBBIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che il collocatore del comune di Castellaneta (Taranto) si ritiene autorizzato a disporre a suo piacimento, attribuendosi perfino poteri discrezionali, quando c'è da dar lavoro a disoccupati, regolarmente iscritti all'ufficio di collocamento.

« Le azioni discriminatorie raggiungono il culmine nel sullodato collocatore quando, nel caso particolare, il lavoratore De Vincenzo Nicola di Vito Pasquale da Castellaneta, disoccupato dal 12 agosto 1955, con un carico familiare di 5 persone, riesce a procurarsi del lavoro alle dipendenze della ditta Mulinari — impresa edile — ottenendo dalla stessa il nulla-osta. Recatosi il De Vincenzo all'ufficio di collocamento per la formulazione dell'opportuna richiesta in qualità di operaio specializzato, ha un netto rifiuto dal collocatore il quale, sembra, avrebbe favorito persone per le quali non sarebbe sussistito il diritto.

« Oltre al caso particolare, sarebbe ancora oggetto il citato collocatore di abusi di autorità, e non adempirebbe fra l'altro ai suoi doveri nell'esercizio delle sue funzioni; il che desta preoccupazioni nei cittadini che ad una piena funzionalità dell'ufficio sono interessati.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16585)

« CANDELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se non intenda impartire con adeguata urgenza precise direttive alla prefettura di Ragusa in merito alla drammatica situazione in cui versano centinaia di famiglie del comune di Scicli.

« Si tratta in primo luogo di oltre sessanta famiglie le cui grotte od i cui abituri, autentica vergogna della attuale società, sono stati dichiarati dal Genio civile soggetti ad imminente pericolo di crollo ed assolutamente inabitabili. Si tratta anche di altre centinaia di famiglie ugualmente esposte a pericolo a causa di frane nelle rocce sovrastanti le loro cosiddette abitazioni.

Gli organi prefettizi di Ragusa stanno esercitando ogni forma di pressione sull'amministrazione comunale di Scicli perché « non drammatizzi » detta situazione e perché non

attui un provvedimento di requisizione temporanea di grandi palazzi baronali, inabitati da anni e dove le famiglie in pericolo potrebbero intanto trovare riparo.

« L'interrogante, sotto l'inesprimibile impressione della visita che ha sentito il dovere di compiere nella zona pericolante, esprime la convinzione che il Governo, rifuggendo da ogni questione di procedure e di competenze, tenuto conto che — contrariamente al disposto dello statuto regionale — le prefetture della Sicilia continuano di fatto a dipendere dagli organi centrali, ma considerando anzitutto che centinaia di vite umane possono e devono sottrarsi all'imminente pericolo, non vorrà non intervenire con la più viva energia e sollecitudine.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere se il Governo non intenda disporre che il nuovo prefetto di Ragusa si rechi immediatamente sul posto ed assuma personalmente le più urgenti responsabilità del caso.

(L'interrogante chiede la risposta scritta).

(16586)

« FAILLA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, al fine di conoscere se intende provvedere tempestivamente ad eliminare il grave inconveniente che va a determinarsi in Calabria a causa dell'effettiva impossibilità della grande parte degli utenti di alloggi per alluvionati di saldare mensilmente il canone dovuto e che, determinato con i criteri di cui al decreto legislativo 10 aprile 1947, n. 261, alla legge 25 giugno 1949, n. 409, corrisponde all'1,50 per cento del capitale investito per la costruzione dell'alloggio, per cui in una regione tra le più depresse del Mezzogiorno d'Italia, braccianti ed artigiani, il di cui reddito annuo si aggira a poche decine di migliaia di lire e che pertanto non può soddisfare le più essenziali esigenze di vita, sono chiamati a pagare mensilmente un canone locativo che dalle lire 2500 arriva alle lire 4500.

« Ritenuto che un terzo del canone va versato all'erario e l'altra parte all'Istituto autonomo case popolari per « spese di manutenzione », se intende disporre:

1°) che la parte spettante all'erario venga accantonata e gestita a parte al fine di reimpiegarla in Calabria per la costruzione di nuovi alloggi e ciò in considerazione che si tratta di fondi stanziati dalla legge del dicembre 1953, n. 938, a favore delle zone alluvionate della Calabria e che pertanto non vanno distratti per altri scopi;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

2°) che venga praticata una forte riduzione sul canone, che potrebbe incidere con maggior forza sulla parte concessa all'Istituto autonomo case popolari « per spese di manutenzione ».

Se non ritiene opportuno ed aderente allo spirito della legge del dicembre 1953, n. 938, accordare il diritto al riscatto agli alluvionati concessionari.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(16587)

« MINASI, MANCINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga necessario disporre con urgenza affinché la stazione ferroviaria di Ferrara venga dotata di un deposito di carri ferroviari normali, in misura sufficiente rispetto alle necessità di trasporto della frutta di produzione locale.

« Al riguardo, si osserva che la produzione ferrarese di frutta di quest'anno è stimata in oltre due milioni e mezzo di quintali, dei quali oltre due milioni sono destinati ai mercati di consumo interni ed esteri. Tuttavia, nonostante la possibilità di inoltrare parecchie migliaia di quintali al giorno di frutta sui mercati interni e specialmente su quelli esteri, la stazione ferroviaria predetta ha attualmente una disponibilità di due o tre vagoni al giorno, contro un fabbisogno di 20, 30 e più vagoni.

(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).

(16588)

« GORINI, FRANCESCHINI GIORGIO ».

« La Camera,

considerato:

a) che il 31 dicembre 1955 scade il periodo di 30 anni per il quale lo Stato ha rinunciato alla facoltà del riscatto delle concessioni telefoniche, e che, in conseguenza, è necessario esaminare subito in tutti i suoi aspetti il problema dei servizi telefonici anche per evitare che il rinvio della decisione definitiva aggravi l'attuale situazione certamente non adeguata, come da più parti ed in più occasioni è stato rilevato, alle esigenze di un paese progredito e civile;

b) che con la presentazione delle conclusioni della commissione per il piano regolatore telefonico nazionale si è verificata la condizione finora ritenuta dal Governo come pregiudiziale per affrontare l'esame del problema;

c) che le suddette conclusioni sono favorevoli alla unificazione, perché più idonea

a ottenere, nelle condizioni attuali, un miglioramento generale nel servizio telefonico, anche sotto il profilo economico ed in relazione ai programmi futuri;

d) che la situazione esistente, basata sulla divisione del territorio nazionale in zone telefoniche affidate a cinque concessionarie, non ostacola la unificazione ma la rende possibile e anche realizzabile a basso costo per il fatto che tre delle concessionarie — Stipel, Timo, Telve — sono finanziariamente controllate dallo Stato;

e) che elemento determinante per ottenere un assetto unitario del servizio telefonico è l'ottenimento dell'effettivo controllo finanziario anche su quelle aziende nelle quali l'attuale partecipazione dello Stato è inesistente o minoritaria (Teti, Set);

f) che le zone servite dalla Teti e dalla Set si trovano in condizioni di maggiore arretratezza,

invita il Governo

a manifestare, alla scadenza dei termini, nelle debite forme, alle due società concessionarie con prevalenza di capitale privato — Teti e Set — la volontà di riscattare le concessioni, e a compiere contemporaneamente le operazioni necessarie per ottenere il raggiungimento del controllo maggioritario della Teti e della Set in modo che, non appena deciso il destino dell'I.R.I., il Parlamento sia in grado di poter deliberare sul problema del definitivo assetto unitario dei servizi telefonici in relazione ai compiti da assegnare all'I.R.I.

(56)

« MANCINI, LOMBARDI RICCARDO, DUGONI, FOA, DUCCHI, BOGONI, MERIZZI, CONCAS, FIORENTINO, SANSONE, BENSI ».

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

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 23,50.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16:

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

VIOLA: Assunzione a carico dello Stato di parte della spesa occorrente per l'erezione in

Roma di un monumento in onore di Guglielmo Oberdan, di Cesare Battisti, di Fabio Filzi, di Damiano Chiesa e di Francesco Rismondo (1224);

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo culturale tra l'Italia e il Giappone concluso a Tokio il 31 luglio 1954 con annesso scambio di Note (*Approvato dal Senato*) (1676) — Relatore: Cappi.

3. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

LUZZATTO ed altri: Attuazione della disposizione dell'articolo 103, ultima parte, della Costituzione della Repubblica (170);

CAPALOZZA ed altri: Norme interpretative degli articoli 102 e 103 della Costituzione in relazione alla giurisdizione militare (186);

ARIOSTO: Sulla giurisdizione dei tribunali militari in tempo di pace (187);

Relatori: Riccio, per la maggioranza; Berlinguer e Cavallari Vincenzo, di minoranza.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1667);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1744).

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 16 settembre 1955, n. 836, concernente la proroga e la modifica del regime fiscale degli alcoli (1763) — *Relatore:* Roselli;

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 (*Approvato dal Senato*) (1663) *Relatore:* Cappa.

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

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagne 1948-49 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

Relatori: Vicentini, per la maggioranza; Assennato, di minoranza.

7. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale all'Accordo generale sui privilegi e le immunità del Consiglio d'Europa, firmato a Strasburgo il 6 novembre 1952 (*Approvato dal Senato*) (1184) — *Relatore:* Vedovato;

Adesione agli Accordi internazionali in materia di circolazione stradale, conclusi a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione (*Approvato dal Senato*) (1381) — *Relatore:* Cappi;

Trasferimento di beni rustici patrimoniali dallo Stato alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (1135) — *Relatori:* Sangalli, per la maggioranza; Gomez D'Ayala, di minoranza;

e delle proposte di legge:

Senatori CARELLI ed ELIA: Apporto di nuovi fondi alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina (*Approvato dal Senato*) (1548) — *Relatore:* Franzo;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1955

Senatore STURZO: Provvedimenti per lo sviluppo della piccola proprietà contadina (*Approvata dal Senato*) (1549) — *Relatore*: Franzo.

8. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata. (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli;

Senatore ZOLI: Norme per il pagamento delle indennità dovute in forza delle leggi di riforma agraria (*Approvata dal Senato*) (1351) — *Relatore*: Germani.

9. — *Seguito dello svolgimento della interpellanza Delcroix e di interrogazioni.*

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

Norme integrative della legge 11 gennaio 1951, n. 25, sulla perequazione tributaria (*Approvato dal Senato*) (1432). — *Relatori*:

Valsecchi, *per la maggioranza*; Angioy *di minoranza*.

11. — *Discussione della proposta di legge:*

PITZALIS e BONTADE MARGHERITA: Norme sui provveditori agli studi (616) — *Relatore*: Pitzalis.

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI