

CLXXXVII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 16 LUGLIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	9726	MACRELLI	9729
Disegno di legge (<i>Rimessione all'Assemblea</i>)	9757	DE GRADA	9729
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		COMANDINI	9730
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1325)	9735	BALDELLI, <i>Relatore</i>	9730
PRESIDENTE	9735	SCAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	9731, 9732, 9734
LOMBARDI RICCARDO, <i>Relatore di minoranza</i>	9735, 9751	TESAURO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	9731, 9734
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	9735, 9753	CODIGNOLA	9733
Disegno di legge (<i>Discussione</i>):		NATTA	9734
Interventi in favore dell'economia nazionale (1409)	9757	PITZALIS: Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso (599)	9735
PRESIDENTE	9757, 9761	PRESIDENTE	9735
CASTELLI, <i>Presidente della Commissione</i>	9757	GAUDIOSO, <i>Relatore</i>	9735
LA MALFA	9761	SCAGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	9735
TAMBRONI, <i>Ministro del bilancio e ad interim del tesoro</i>	9767	Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Proposta di legge (<i>Deferimento a Commissione</i>)	9768	PRESIDENTE	9726
Proposte di legge (<i>Discussione</i>):		LUPIS	9726
SEGNÌ ed ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'unità nazionale (32)	9727	TESAURO, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	9727
PRESIDENTE	9727, 9734	Corte costituzionale (<i>Trasmisione di sentenze</i>)	9726
GAUDIOSO	9727	Decreti concernenti amministrazioni locali (<i>Annunzio</i>)	9726
DEGLI OCCHI	9728	Sostituzione di un deputato	9768

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

La seduta comincia alle 9,30.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Colleselli, Corona Giacomo e Fusaro.

(*I congedi sono concessi*).

**Trasmissione di sentenze
della Corte costituzionale.**

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale con lettera del 15 luglio 1959 ha trasmesso copia delle sentenze depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

della legge della regione siciliana 6 maggio 1955, n. 40, concernente la istituzione di un ruolo di insegnanti elementari in soprannumero (sentenza 8 luglio 1959, n. 44);

della norma contenuta nell'articolo 2 della legge della regione siciliana 7 maggio 1958, n. 14, contenente « Norme sul personale della regione » e conseguentemente del decreto legislativo del presidente della regione siciliana 5 luglio 1958, n. 4, contenente « Norme per il funzionamento del servizio di liquidazione del trattamento di quiescenza spettante al personale dell'amministrazione regionale » (sentenza 9 luglio 1959, n. 47).

**Annunzio di decreti
concernenti amministrazioni locali.**

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno, in adempimento di quanto prescritto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica — emanato nel secondo trimestre del 1959 — relativo allo scioglimento del consiglio comunale di Brindisi.

Ha inoltre comunicato, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei consigli comunali di:

San Giorgio a Cremano (Napoli); Monopoli (Bari); Fano (Pesaro Urbino); Venezia;

Ferentino (Frosinone); Taurianova (Reggio Calabria); Palma Campania (Napoli); Gualdo Tadino (Perugia).

I documenti predetti sono depositati in segreteria a disposizione dei deputati.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bucalossi, Gennai Tonietti Erisia, Capua, Barberi Salvatore, Cera-volo Mario e Lupis:

« Concessione di un contributo straordinario di 35 milioni per l'organizzazione in Roma del XII Congresso biennale dell'*International College of Surgeons* (Congresso internazionale di chirurgia) » (1426).

LUPIS. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUPIS. Aggiungo soltanto qualche breve considerazione alla relazione scritta che accompagna la proposta di legge.

Il lavoro preparatorio ed organizzativo del congresso internazionale di chirurgia è già avviato, stando alle informazioni raccolte presso il comitato organizzatore, in maniera tale da superare ogni più favorevole previsione.

Si apprende che le adesioni che a tutto lo scorso mese sono pervenute si riferiscono a partecipanti che provengono da ben 49 diversi paesi del mondo. Quindi è agevole prevedere che la dodicesima assise mondiale di chirurgia vedrà una più ampia partecipazione delle sezioni nazionali rispetto alle riunioni svoltesi negli anni scorsi, accrescendo considerevolmente l'importanza dell'avvenimento.

Per quanto in particolare si riferisce alla attività scientifica del congresso, il programma di massima, recentemente varato nelle riunioni preparatorie dei lavori del congresso, prevede undici sezioni di specialità chirurgiche, i cui lavori si svolgeranno parallelamente alle adunanze della assemblea generale. Le sezioni chirurgiche specializzate più importanti riguardano la chirurgia infantile, l'ortopedia, la traumatologia, l'ostetricia e la ginecologia e, infine, una novità in questo congresso degna di rilievo e di interesse riguarda la riunione delle infermiere professionali specializzate in chirurgia che discuteranno anche esse, riunite in apposita sezione, i problemi scientifico-pratici relativi al lavoro professionale.

Per concludere, onorevole Presidente, desidero ribadire il ragguardevole rilievo di

questo congresso, il quale fa seguito a quelli precedentemente svoltisi rispettivamente a Roma nel 1948, a Madrid nel 1950, a Buenos Aires nel 1952, a San Paolo del Brasile nel 1954 ed infine nel Messico nel 1956.

Questa XII riunione dell'assemblea mondiale di chirurgia merita pienamente l'interesse e l'attenzione del Governo per garantirne il migliore successo.

E per questi motivi che sono sicuro che la Camera vorrà prendere in considerazione la proposta di legge.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TESAURO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Bucalossi.

(È approvata).

La proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione della proposta di legge Segni ed Ermini: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'unità nazionale. (32).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge Segni ed Ermini: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'unità nazionale.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

GAUDIOSO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un dibattito di questo genere non può non acquistare toni di alto interesse anche dal punto di vista metodologico, diretto come è a stabilire in quale direzione dovrà operare il comitato di esperti previsto nella proposta di legge degli onorevoli Segni ed Ermini, sottoposta al nostro giudizio.

Già i primi scontri in sede di Commissione, facilmente superati, avevano condotto all'allargamento del numero dei commissari, includendovi anche il presidente dell'Istituto storico del Risorgimento e il presidente dell'Istituto storico della Resistenza; una integrazione, questa, che pone di per sé, in termini cronologici e metodologici, i temi che saranno oggetto di discussione in seno al comitato di esperti, soprattutto per la selezione

del materiale archivistico e bibliografico meritevole di stampa e di ristampa, o di mostre particolari alle singole regioni, come anche di discussione nei congressi storici delle regioni più direttamente interessate in merito agli eventi storici da ricordare.

In che cosa consistono, dunque, le nostre preoccupazioni? Ve ne sono di ordine materiale, quanto alla spesa e alla distribuzione delle somme stanziare; ve ne sono di ordine metodologico, quanto alla distribuzione del lavoro fra le singole regioni e relative società di storia patria, ma soprattutto quanto alla scelta del materiale da pubblicare o da valorizzare nella mostra nazionale o in mostre locali.

Ad un secolo dall'unità non possiamo dire che l'insegnamento della storia del Risorgimento sia uscito dai vecchi schemi metodologici, dagli schemi cioè di una storiografia aulica ed apologetica che impoverisce il senso stesso del Risorgimento, lasciando in disparte (o in penombra almeno) uno dei più grandi protagonisti, il popolo. E che tale fosse il popolo, e che di un tal protagonista si avesse paura è ampiamente dimostrato da quelle manifestazioni (vere concessione alla realtà) che furono le guerre regie del 1848-49, combattute senza fede e senza entusiasmo, al solo fine di prevenire le iniziative popolari e solo per indulgere ad esse. Per cui un uomo non sospetto, il padre teatino Gioacchino Ventura, incaricato del governo della Sicilia a Roma nel periodo quarantottesco, poteva senza titubanza alcuna prospettare al suo governo come più che sospetta la fede politica di Carlo Alberto, come uno sforzo la guerra da esso guerreggiata, come un'impostura le sue vittorie; e la resa e l'armistizio come « il più nero dei tradimenti... alla causa della indipendenza italiana ». Parole dure, ma parole di un contemporaneo, ed ecclesiastico per giunta, ma profondamente italiano e liberale come don Tazzoli ed Ugo Bassi, due religiosi, e quanti altri con loro.

Ma di essi ebbero paura i retrogradi e persino i moderati. Che dire poi delle paure suscitate dai democratici e dai primi radicali? Nei riguardi di essi le paure, o le prevenzioni almeno, durano ancora oggi. Si irride persino al loro pensiero politico definendolo di romantici e di sognatori, e sino alle loro divinizioni, senza alcun rispetto per le loro sofferenze e per il loro martirio.

Ma è proprio nei radicali del Risorgimento più grande e più profondo il sentimento di amor di patria e quello dell'unità di essa, sia pure con forme federative. Mentre tiepido

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

e calcolato è quest'amore nei retrogradi e nei moderati, tendenti ad una unità da raggiungere a determinate condizioni e con determinate persone. O questo o nulla. E Mazzini e Garibaldi destano sospetto e diffidenza, e non soltanto i loro principi e le loro idee, ma le iniziative, anche se inserite nel sistema della guerra e della politica regia, come nel 1859, nel 1860 e nel 1866.

Neppure il periodo più maturo della adesione ai principi del socialismo distoglie questi democratici dall'amor di patria. Ma è un amore, che essi riescono a conciliare con l'amore per l'umanità, e perciò molto più grande della gretta ed egoistica concezione dell'amor di patria del nazionalismo esasperato. Sono essi che corrono ovunque una patria è in pericolo, perché anche lì (là dove si combatte per una causa giusta) è la patria loro e la patria di tutti. Combattono per la libertà dei popoli dell'America latina, sono fra i combattenti della guerra nord-americana contro gli schiavisti del sud. E in Europa: in Polonia, in Ungheria nel 1848, in Francia nel 1870. E in Italia con Garibaldi a Marsala, a Bezzeca, a Mentana, nel Trentino. Al grido di « Roma o morte » iniziano da Catania nell'agosto del 1862 la marcia che sarà arrestata sull'Aspromonte. E in tempi più vicini a noi, nel 1898, in Grecia, a Domokos, contro i turchi e nel 1915 in Francia, nelle Argonne, contro i tedeschi.

L'internazionalista Saverio Friscia ricorderà sempre con affetto Mazzini, che per primo gli aveva insegnato a « proferir commosso il santo nome d'Italia » e « sotto la bandiera del quale con l'entusiasmo della prima età » aveva « cospirato, e combattuto ogni forma di dispotismo ».

E superando i confini della patria in una suprema sintesi dell'ideale repubblicano saranno con Garibaldi a Digione, perché gli stessi mazziniani nonostante le proteste del maestro sentivano, così come noi sentiamo, che ovunque sono in sofferenza le patrie degli altri sono in sofferenza le proprie patrie.

A che vogliamo giungere con questa lunga premessa? La conclusione in senso moderato del primo Risorgimento può aver dato a molti la certezza che il Risorgimento sia stato soltanto opera dei moderati. A creare nella generalità dei cittadini per un intero secolo tale convincimento ha potentemente contribuito, oltre che la storiografia aulica, l'insegnamento della storia nelle scuole, dalle elementari alle medie superiori, specie negli istituti confessionali. Un insegnamento aulico ed apologetico, diretto al conseguimento di determi-

nati fini politici, che raggiunse toni ed aspetti aberranti e di vera paranoia, fino al grottesco ed al truculento, nel ventennio fascista. Occorre ovviare a questi inconvenienti.

La nostra viva preoccupazione, entrando nel vivo della presente proposta di legge, è che le somme non saranno spese tenendo conto delle esigenze delle varie regioni d'Italia; ecco perché io proporrei una riunione preparatoria nella quale si tenga conto delle esigenze dirette delle nostre società di storia patria, riunione alla quale dovrebbero partecipare gli esperti degli archivi di Stato e delle nostre biblioteche nazionali oltre quelli delle biblioteche comunali e provinciali che siano particolarmente interessati a questa proposta di legge. Il nostro programma dovrebbe riguardare i carteggi diplomatici internazionali; i carteggi politici, inediti e di difficile consultazione, mal pubblicati, incompleti; gli epistolari inediti; cronache, memorie storiche di tutto il periodo del Risorgimento, vagliando le possibilità di ristampa.

Poiché la nostra Sicilia l'anno venturo sarà direttamente chiamata alle celebrazioni garibaldine, vorremmo che nella somma stanziata per queste celebrazioni, una parte congrua venisse destinata alla regione siciliana, soprattutto in considerazione del fatto che le nostre società di storia patria vivono in uno stato di permanente carenza di mezzi finanziari.

E con questa raccomandazione che io termino il mio intervento, dichiarando che la mia parte voterà, come è giusto che si voti, questa legge soprattutto se saranno accolte queste nostre particolari segnalazioni.

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

DEGLI OCCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poiché l'onorevole Gaudio ha preso la parola su questa proposta di legge, è opportuno che pure io esprima una preoccupazione e formuli una viva e calda raccomandazione — anche se, forse, superflua — per il presidio che offrono gli istituti che si preoccupano di garantire dalle leggende la storia.

Vedo un contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario della unità nazionale; una legge che all'articolo uno parla di avvenimenti culminanti nell'unità con proiezione dal 1861 ad oggi. Noto in ciò una espansione del primitivo progetto di legge. Di qui una ragione di preoccupazione: vogliamo consacrare — con lealtà di studiosi — le opere certe per la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

unità d'Italia, o crediamo e vogliamo definire storicamente lotte, contrasti, odî recenti?

La cronaca serve alla storia, ma la cronaca, con la sua passione, qualche volta è negatrice di storia. E, proprio in relazione a ciò, una ragione di preoccupazione è sorta in me, così come ragioni di preoccupazione (secondo me, meno fondate) sono sorte nell'onorevole Gaudioso, come abbiamo testé ascoltato.

È vero: non posso pensare che l'Istituto storico italiano per l'età moderna, il Presidente dell'Accademia nazionale dei Lincei e gli studiosi di particolare competenza nominati dal ministro della pubblica istruzione possano ignorare quel che dal punto di vista obiettivo è certo, quali che siano le interpretazioni meno benevoli dell'onorevole Gaudioso. Il Risorgimento italiano ha chiarezza di nomi e ha chiarezza di date.

L'occasione mi è propizia perché mi dà modo di augurare che gli eminenti studiosi ai quali è affidato l'alto compito, nel culto della verità si sottrarranno alle pavidità, alcune delle quali si sono dimostrate anche in vicende recentissime, che io avrò l'onore — e il dolore — di segnalare alla Camera. Per esse la storia è persa correre per le vie dell'oblivione, per le vie della dissimulazione e — quel che è peggio! — per le vie della simulazione.

Onorevole Gaudioso, indubbiamente la unità d'Italia non è stata fatta dai successori nell'ora che ha ridonato libertà, pur ragione di orgoglio, ma che ha coinciso con la disfatta! L'unità d'Italia ha avuto dei nomi sicuri: e nomi sicuri — giacché siamo nel centenario del 1859 — sono il nome di un imperatore, Napoleone III, e il nome di un re: Vittorio Emanuele II, re d'Italia!

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

MACRELLI. Ho chiesto la parola soprattutto perché non mancasse l'adesione del partito repubblicano alle manifestazioni per la commemorazione del primo centenario dell'unità nazionale.

Mi consenta però la Camera di esprimere il rammarico che ho provato in questi giorni assistendo a commemorazioni di questo centenario in varie città d'Italia: ho l'impressione che si voglia quasi, da una parte o dall'altra, monopolizzare questo avvenimento storico che interessa tutta la vita del nostro paese. Mi auguro che coloro i quali saranno chiamati a dirigere (non dico ad ispirare), o — meglio ancora — ad organizzare le manifestazioni si ricordino che il Risorgimento

è di tutto il popolo italiano e, particolarmente, di certe figure che nella storia del nostro paese hanno lasciato un solco indimenticabile.

Accenno naturalmente alla figura luminosa di Giuseppe Mazzini, che troppo spesso è stato dimenticato, proprio nel momento in cui meglio dovrebbe essere ricordato per il suo pensiero e per la sua azione.

Non dimentico, per esempio, e vorrei che lo ricordasse soprattutto l'onorevole ministro della pubblica istruzione (assente non volontario da questa discussione), che nelle nostre scuole i testi di storia si fermano ancora a certe epoche, senza ricordare quello che è stato fatto per la vera liberazione del nostro paese anche attraverso la Resistenza.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi daremo il nostro voto alla proposta di legge, però con le premesse e con le osservazioni da me fatte, che vogliono essere anche un contributo a far convergere tutte le energie sane del paese in quella che deve essere la unità nella coscienza e nel cuore di tutti gli italiani degni di questo nome. (*Approvazioni*).

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

DE GRADA. Noi siamo d'accordo con la proposta di legge ed in questo senso ci siamo espressi anche in Commissione. Noi chiedemmo la rimessione all'Assemblea semplicemente perché pensavamo che il Governo dovesse esporci un piano preciso di celebrazioni dell'unità d'Italia, pensiero che ritenevamo legittimo a pochi mesi di distanza ormai dal 1960.

Nel dare dunque il nostro voto favorevole a questa proposta di legge, noi esprimiamo il nostro accordo sulla pubblicazione dei documenti e delle fonti secondo un criterio di rigore scientifico, astenendosi possibilmente dalle ricerche sulle fonti stesse, data l'esiguità del contributo che è bene utilizzare per spese direttamente inerenti alle pubblicazioni. Noi ci auguriamo poi che si pensi anche al più recente Risorgimento e che almeno una piccola parte dei fondi sia destinata a ricostruire e rivedere i documenti relativi alla Resistenza, il cui ricordo sta a cuore a tutti noi o quasi a tutti, ma che è affidato più ai singoli cittadini e studiosi che non ad un'opera organica avente la spinta dal Governo.

Dando, dunque, il nostro voto favorevole e riservandoci di appoggiare eventuali emendamenti attinenti alla pubblicazione dei documenti della Resistenza, noi ci auguriamo che questo sia un primo passo soltanto verso la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

preparazione di un piano organico di celebrazioni del 1860-61.

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

COMANDINI. Non avrei preso la parola in discussione generale, e mi sarei limitato a svolgere con estrema brevità un emendamento che ho presentato all'articolo 1 della proposta di legge così come è formulato nell'originaria stesura degli onorevoli Segni e Ermini, se autorevoli interventi di alcuni colleghi non avessero sommariamente prospettato le linee storiche del nostro Risorgimento in modo difforme gli uni dagli altri: l'onorevole Macrelli da un lato, com'era naturale, soffermandosi a rilevare nel Risorgimento un fatto di popolo, e a richiamare l'alta figura di Giuseppe Mazzini; l'onorevole Degli Occhi, d'altro canto, com'era altrettanto naturale, sottolineando che il centenario che in questi giorni si celebra porta iscritti due nomi: quello di un imperatore e quello di un re.

Per entrare in codeste questioni che, se facessi mia una espressione del collega Gaudioso, potrei chiamare « metodologiche », non è certo questo il luogo, né il momento. Ma poiché l'articolo 1 del testo originario e di quello proposto dalla Commissione, che mi auguro sia modificato per questa parte dai proponenti e dal relatore, così da consentirmi di ritirare il mio emendamento, prevede la pubblicazione a spese dello Stato non soltanto di carteggi diplomatici e di fonti storiche d'altra natura, ma anche « di lavori di insieme che ricostruiscano idee ed avvenimenti culminanti nell'unità e che illustrino la storia d'Italia dal 1861 ad oggi », io trovo nella diversa accentuazione dei punti di vista degli oratori che mi hanno preceduto una conferma del mio: che, a spese dello Stato e con denaro pubblico, si debba provvedere soltanto alla pubblicazione dei carteggi e delle fonti, e non di saggi monografici o generali sulle idee, sulle linee storiche, sulla raffigurazione storico-critica di persone e di eventi. Forniamo le fonti e i materiali agli studiosi: quei materiali e quelle fonti, molti dei quali giacciono ancora ignorati nei privati e nei pubblici archivi; ma non preoccupiamoci di dare di quei documenti, di quelle fonti, e delle idee che essi esprimono, una interpretazione od una ricostruzione orientata verso l'una o l'altra visione del Risorgimento, mazziniana e garibaldina, o regia e diplomatica che essa sia, rinnovando così, *aere publico*, la polemica certamente feconda, ma necessariamente libera e senza marchi di ufficialità, che trovò Adolfo Omodeo fervido assertore di

un Risorgimento « capolavoro diplomatico », e Piero Gobetti portato a definirlo « una rivoluzione mancata ».

V'è del vero nell'una e nell'altra interpretazione, ma di darne una o di corroborarla non dovranno preoccuparsi gli istituti che, fruendo dei benefici di questa legge, pubblicheranno le fonti.

Un secondo, brevissimo rilievo, e ho finito. Col mio emendamento non soltanto ho proposto di sopprimere le parole « lavori d'insieme che ricostruiscano idee ed avvenimenti culminanti nell'unità », ma anche di aggiungere le parole: « e sarà provveduto all'apertura e al funzionamento del Museo centrale per il Risorgimento in Roma, a sensi del regio decreto 17 maggio 1906, n. 212, e della legge 20 dicembre 1934, n. 2124 ».

Onorevoli colleghi, non ho sbagliato le date: 1906 e 1934, cinquantatrè e venticinque anni fa. Fate il conto, e vedrete con quanta encomiabile diligenza si è provveduto a dare esecuzione ad un precetto di legge che risponde ad esigenze evidenti della coscienza morale, storica e politica di tutti gli italiani. Il ministro della pubblica istruzione, e gliene va data lode, ha riconosciuto l'inderogabilità e la indifferibilità di questa esigenza; e non soltanto ha dichiarato in sede di bilancio che il Ministero stava provvedendo a reperire i fondi necessari, ma li ha reperiti e ha cominciato a versarli. Benissimo. Ritiro, dunque, per questa parte aggiuntiva l'emendamento proposto, e mi auguro di poter ritirare, in conseguenza di una nuova formulazione che mi viene preannunciata dell'articolo 1, anche l'altra parte soppressiva che limita alle fonti e ai carteggi il campo delle pubblicazioni commesse all'Istituto storico italiano per la età moderna, all'Istituto per la storia del Risorgimento italiano e all'Istituto storico per la Resistenza.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Baldelli.

BALDELLI, *Relatore*. Il comitato dei nove ha elaborato un nuovo testo, che tiene conto delle richieste avanzate da vari componenti della Commissione.

Il primo articolo recita:

« Per la ricorrenza del primo centenario dell'unità nazionale italiana è stabilito a favore dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea e dell'Istituto storico italiano del risorgimento un contributo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

straordinario rispettivamente di lire 200 milioni e di lire 120 milioni ripartito in dieci esercizi a cominciare dal 1959-60.

Dell'importo complessivo sopra indicato, una somma non inferiore a lire 3 milioni annui sarà destinata alla pubblicazione di documenti e studi che riguardano la storia della Resistenza ».

Come i colleghi possono notare, dobbiamo dare atto al Governo di aver tenuto conto delle sollecitazioni della Commissione, elevando il fondo da 200 milioni a 320 milioni e dando così soddisfazione alle esigenze dell'Istituto storico italiano del Risorgimento e anche dell'attività che riguarda la storia della Resistenza.

L'articolo 2 recita:

« Il programma delle pubblicazioni dei due istituti, in occasione delle ricorrenze del primo centenario dell'unità nazionale italiana, sarà redatto secondo le direttive impartite da un comitato del quale faranno parte il presidente dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, il presidente dell'Istituto per la storia del risorgimento italiano, il presidente dell'Istituto storico per la resistenza, un rappresentante dell'Accademia nazionale dei lincei e tre studiosi di particolare competenza nominati dal ministro della pubblica istruzione ».

L'articolo 3 risulta così formulato:

« Per l'applicazione della presente legge è autorizzata per l'esercizio finanziario 1959-60 la spesa di lire trentadue milioni che graverà sul capitolo 167 dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione.

Per gli esercizi successivi il Ministero del tesoro adotterà i necessari provvedimenti ».

Mi pare superfluo dilungarmi nell'illustrare il significato di questa nuova formulazione proposta dal comitato dei nove, e non ho quindi che da raccomandare alla Camera l'approvazione del nuovo testo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, per la parte di sua competenza.

SCAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Ringrazio l'onorevole Baldelli per aver informato la Camera delle modifiche ulteriormente apportate al testo della proposta di legge. Si tratta in sostanza di provvedere alla pubblicazione delle fonti per la storia del Risorgimento e dell'età moderna.

Questa limitazione precisa dello scopo degli stanziamenti mi dispensa per il momento dall'addentrarmi in una discussione più ampia, e indubbiamente interessante, sul significato e sull'interpretazione del Risorgimento e sull'estensione di tale concetto alla storia più recente, particolarmente per quanto si riferisce alla storia della Resistenza e, in generale, all'insegnamento della storia nelle scuole.

Il comitato che dovrà approvare i piani di lavoro da predisporre in seguito all'approvazione di questa legge comprende anche il presidente dell'Istituto storico della Resistenza, e ciò è garanzia che non si intende in alcun modo chiudere gli occhi su quest'ultima fase, indubbiamente assai significativa, della vicenda risorgimentale.

Non si può dimenticare, d'altra parte, che alle origini del provvedimento stanno le celebrazioni centenarie del Risorgimento, inteso nel suo senso tradizionale, e che quindi la destinazione fondamentale degli stanziamenti si riferisce all'illustrazione di questo importante periodo storico.

È chiaro, d'altra parte, che la proposta di legge non esaurisce il programma delle celebrazioni che avranno il loro momento culminante nella celebrazione del centenario dell'unità d'Italia nel 1961, programma in parte già elaborato e in parte allo studio. Per il momento si tratta di approvare un provvedimento che riguarda un aspetto ben definito e specifico delle celebrazioni stesse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro, per la parte di sua competenza.

TESAURO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Desidero sottolineare che il Governo ha di buon grado accettato la proposta di erogare un contributo straordinario a favore di due istituti le cui finalità sono tassativamente determinate dalla legge e che cureranno la pubblicazione di fonti e documenti sull'unità nazionale in occasione del primo centenario dell'unità italiana, secondo le direttive impartite dal comitato di cui all'articolo 2 del provvedimento.

Dirò che i due istituti avevano uno stanziamento così irrisorio che non consentiva né le pubblicazioni in occasione della ricorrenza del primo centenario dell'unità italiana, né lo svolgimento delle loro normali funzioni. Per questo il Governo è lieto di poter aderire per la concessione di un contributo straordinario.

Aggiungerò, inoltre, in relazione all'intervento di alcuni colleghi che chiedevano un provvedimento di carattere generale, che il Governo anche in altra sede, in Commissione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

finanze e tesoro, è intervenuto per indicare la possibilità della copertura relativamente ad altri provvedimenti predisposti in occasione del centenario dell'unità d'Italia. Il Governo non mancherà di adottare ancora altri provvedimenti di carattere generale. (*Interruzione del deputato Natta*).

Sono abituato a dare dei dati precisi e, se sono in errore, sono pronto immediatamente a fare le opportune rettifiche. Posso, però, dire (mi dispiace che non sia presente l'onorevole Macrelli, che ha seguito tutta la tormentata vicenda) che, per la proposta di legge da lui presentata concernente la celebrazione dello sbarco dei Mille a Marsala, il Governo ha provveduto definitivamente per la copertura. Sono, poi, in corso altri provvedimenti per consentire di soddisfare altre esigenze che sono state prospettate.

Se voi avete la possibilità di dirmi che vi sono delle manchevolezze, sono qui pronto, eventualmente, a riferire al ministro perché possa adottare gli ulteriori eventuali provvedimenti.

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

RE GIUSEPPINA, Segretario, legge:

« La Camera,

in occasione della discussione della proposta di legge sugli stanziamenti straordinari previsti per l'Istituto storico per l'età moderna e contemporanea e per l'Istituto storico per il Risorgimento.

invita il Governo

a predisporre un adeguato aumento di fondi, anche in favore dell'Istituto di storia antica e dell'Istituto di storia medioevale, che, nell'ambito della stessa Giunta per gli studi storici, svolgono opera di alta importanza scientifica con assegnazioni finanziarie assolutamente insufficienti ».

CODIGNOLA.

« La Camera,

in occasione della discussione della proposta di legge n. 32 relativa al contributo straordinario dello Stato a favore degli istituti storici per l'età moderna e contemporanea;

lamentando l'assenza di un organico piano relativo alle celebrazioni del risorgimento ed alle iniziative da prendere in questa occasione da parte dello Stato;

ritenuto che tale centenario non possa essere oggetto soltanto di manifestazioni commemorative, ma debba essere occasione per popolarizzare nel paese i grandi ideali intorno ai

quali si fece un secolo addietro l'unità della nazione,

invita il Governo

ad illustrare alla Camera se e quale programma coordinato di manifestazioni, e con quale indirizzo, esso intenda attuare nell'occasione del centenario del risorgimento, considerato che l'anno centenario del 1959 sta già per concludersi e che fino ad ora sono emerse solo parziali iniziative di ordine locale ».

LA MALFA, CODIGNOLA, LOMBARDI RICCARDO, NATTA.

PRESIDENTE. Entrambi gli ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Qual è il parere del Governo su di essi?

SCAGLIA, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Devo contestare in parte la validità di quanto è affermato nelle premesse dell'ordine del giorno La Malfa, dove si lamenta l'assenza di un piano organico relativo alle celebrazioni del Risorgimento.

Vorrei osservare che il carattere, la spontaneità, la varietà delle iniziative che si sono manifestate nelle celebrazioni del Risorgimento, lungi dal meritare una disapprovazione, rispondono perfettamente alla natura e alle caratteristiche del moto risorgimentale, al quale tutte le città, tutte le categorie, tutti i gruppi di cittadini hanno contribuito con la loro passione e con il loro entusiasmo. È naturale che ogni città, ogni località tenda a mettere in evidenza quello che è stato il proprio apporto senza attendere una organizzazione e una programmazione dall'alto. Non ci si può dolere di questa spontaneità che corrisponde ad una delle caratteristiche più positive del Risorgimento italiano. Le singole città, le singole regioni, promovendo manifestazioni e celebrazioni, si riallacciano agli avvenimenti che le hanno impegnate. Non credo che vi sia nulla di spiacevole in questa partecipazione spontanea che ritengo anzi sia proprio una di quelle forme attraverso le quali, senza artifici, si viene veramente a « popolarizzare », come chiedono i presentatori dell'ordine del giorno, il ricordo ed il significato del Risorgimento italiano.

Questo, d'altra parte, non esclude che vi debba essere anche una celebrazione organizzata e approvata e su questo assunto l'impegno da parte del Governo di informare le Camere su quanto si intende fare per la parte delle celebrazioni promossa dallo Stato.

Ma, ripeto, questa è una cosa a parte, che ritengo non debba essere interpretata come

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

qualcosa che contraddica alle iniziative spontanee che hanno dimostrato la fedeltà della nostra gente alle tradizioni e ai ricordi del Risorgimento italiano.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Codignola, che vedo solo in questo momento, non sono in grado di assumere impegni.

Posso assicurare che l'invito in esso contenuto viene accolto dal Ministero della pubblica istruzione che si impegna a richiamare l'attenzione sulla necessità di adeguare i mezzi da mettere a disposizione anche dei benemeriti istituti di storia antica e di storia medievale.

PRESIDENTE. Onorevole Codignola, insiste per la votazione dei due ordini del giorno?

CODIGNOLA. Per quanto riguarda l'ordine del giorno relativo alla necessità di aumentare i fondi destinati alle altre due branche della Giunta per gli istituti storici, so benissimo che in questo momento stiamo parlando di problemi relativi alla storia del Risorgimento. Però l'onorevole Tesoro, nel suo intervento di pochi minuti fa, ha ricordato che gli stanziamenti che fino ad ora hanno avuto l'Istituto per la storia moderna e contemporanea e l'Istituto per la storia del Risorgimento sono irrisori e non consentono neanche il loro funzionamento normale.

Ora, facendo tesoro di queste parole, onorevole sottosegretario, devo ricordare che nella identica situazione si trovano le altre due branche della Giunta di studi storici, cioè l'Istituto di storia antica e l'Istituto di storia medievale.

Noi abbiamo colto ora l'occasione offertaci dalle celebrazioni del Risorgimento per affrontare in modo accidentale il problema dei due istituti di storia moderna. È evidente però che si viene a creare così una sperequazione inammissibile all'interno della Giunta di studi storici, in quanto oggi due istituti vengono ad avere un finanziamento adeguato e gli altri due vengono a trovarsi in posizione assolutamente inferiore.

PRESIDENTE. *Nemo sua sorte contentus.*

TESAURO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Vi sono le obbligazioni che sono già in atto.

CODIGNOLA. È un invito che io ho fatto al Governo e ho sentito con piacere che l'onorevole sottosegretario lo ha accolto.

Quanto all'ordine del giorno La Malfa, di cui sono cofirmatario, noi siamo d'accordo sulla necessità di favorire tutte le iniziative spontanee che possono sorgere in sede locale per le celebrazioni del Risorgimento. È giu-

stissimo il rilievo dell'onorevole Scaglia che il Risorgimento è stato in gran parte un fatto spontaneo e popolare e certamente il miglior modo per celebrarlo è quello di favorire le commemorazioni che nascono spontanee. Ma noi chiediamo qualche cosa di diverso e su di un altro piano, chiediamo cioè, in questa occasione in cui stiamo decidendo un finanziamento straordinario agli istituti storici per il Risorgimento in Italia, a che cosa si ispira il programma generale del Governo nella organizzazione delle celebrazioni del Risorgimento. Noi siamo già a metà del 1959 e ci avviciniamo alle celebrazioni del 1960-61 e praticamente né il Parlamento né il paese sanno se vi sia un piano organico di celebrazioni fissato dal Governo. Evidentemente non è possibile che lo Stato italiano, nel momento in cui si compie il centenario della sua unità, possa semplicemente limitarsi ad accogliere le iniziative locali, per quanto benemerite esse siano. Vi dovrebbe essere un piano generale, che del resto è stato più volte annunciato, ma noi non abbiamo mai avuto il piacere di sentire dalla bocca responsabile del ministro in che cosa consista il quadro delle iniziative che si vogliono prendere e lo spirito a cui esse si vogliono riferire.

In occasione del finanziamento ai suddetti due istituti storici, noi abbiamo ritenuto necessario richiamare vivamente il Governo alla necessità di portare davanti alla Camera questo piano di manifestazioni, perché venga discusso. Esso non è soltanto un quadro celebrativo, ma è anche ovviamente un quadro politico: noi vogliamo sapere in che modo, in quali forme e con quali mezzi lo Stato italiano intende riproporre di fronte al paese i problemi del Risorgimento che sono in parte ancora i problemi dell'Italia attuale.

Ho ascoltato dall'onorevole sottosegretario Scaglia l'assicurazione che questo piano sarà portato quanto prima in Parlamento; vorrei chiedere se è possibile fissare la data di questa discussione, poiché siamo a metà del 1959, ci avviciniamo alle ferie estive e arriveremo presto a ottobre, cioè alla fine del 1959. Ci troviamo dunque già nel centro del periodo celebrativo del Risorgimento. Quando comincerà ad essere messo in atto il piano di celebrazioni? In quale forma? In che modo? Vorrei maggiori garanzie da parte dell'onorevole sottosegretario a questo riguardo, pur prendendo atto della buona volontà che egli ha dimostrato; ma, ripeto, a questa buona volontà devono ormai succedere i fatti.

Comunque, non insisto per la votazione dei due ordini del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Il Governo accetta il testo della Commissione?

SCAGLIA, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. I presentatori degli emendamenti mi hanno fatto sapere che, in presenza del nuovo testo presentato dalla Commissione, li ritirano. Voteremo quindi senz'altro gli articoli, nel nuovo testo della Commissione, di cui l'onorevole relatore ha già dato lettura.

NATTA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NATTA. Vorrei rapidamente precisare che, quando in Commissione abbiamo chiesto la rimessione all'Assemblea di questa proposta di legge, non vi era in noi alcun intendimento di dichiararci ad essa contrari, ma volevamo soltanto esercitare una pressione, una sollecitazione, uno stimolo in direzione del Governo, perché si potesse conoscere e discutere da parte del Parlamento un programma di carattere generale ed organico per le celebrazioni del centenario dell'unità d'Italia.

Già in quella occasione, l'onorevole Scaglia assunse una sorta di impegno, dichiarando che, entro breve tempo, noi avremmo avuto la possibilità di conoscere l'intendimento e l'orientamento del Governo. Successivamente, in aula, l'onorevole Tesauro accennò, se non ricordo male, alla presentazione di una proposta.

TESAURO, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Ho mantenuto l'impegno, perché è stato accantonato un miliardo.

NATTA. Anche sotto il profilo finanziario, quindi, sappiamo, signor Presidente, che vi è una serie di iniziative in corso; del resto, in seno alla Commissione, ho documentato le iniziative prese o da prendersi per le manifestazioni di Torino celebrative degli eventi storici del 1861, che impegnano considerevolmente l'erario dello Stato ed impegnano quindi, sotto questo profilo, il Parlamento, per una adeguata decisione.

Il problema fondamentale, onorevoli colleghi, consiste nella opportunità e nella necessità che il Parlamento esamini il programma e l'orientamento delle celebrazioni degli anni risolutivi del nostro Risorgimento. Sono d'accordo con quanto osservava poc'anzi l'onorevole Codignola: nessuno vuole certamente soffocare questo fiorire di iniziative di enti locali o di altri organismi, ma è evidente che occorre un coordinamento, una visione di insieme. Non è stata costituita, signor Presidente, alcuna commissione nazionale per ap-

prontare ed elaborare un programma di massima. E questo è già un fatto alquanto strano.

La celebrazione di un avvenimento così importante come il centenario dell'unità d'Italia, a nostro modo di vedere, dovrebbe portarci a sottolinearne l'importanza, il rilievo e nello stesso tempo la solennità; come accadde in occasione della celebrazione del cinquantenario dell'unità nazionale, avrebbe dovuto essere costituita una commissione a carattere nazionale. Invece, non è previsto alcun coordinamento delle iniziative, la partecipazione del Parlamento finora è stata assai limitata, non vi è un piano finanziario. E noi sappiamo che invece una occasione come questa esige un intervento attivo e fattivo dello Stato, in molteplici settori. Si è parlato della scuola, ma vi è anche la radio, vi è la televisione.

Che cosa si prevede? Che cosa si vuol fare da questo punto di vista?

Nulla si sa circa lavori scientifici, congressi, ricerche, pubblicazioni. Credo pertanto che dovremmo cogliere questa occasione per tracciare un indirizzo preciso e predisporre anche i mezzi necessari. In questa nostra presa di posizione noi insistiamo e ci affidiamo anche alla cortesia del signor Presidente dell'Assemblea affinché questi problemi siano sottoposti alla attenzione del Parlamento e del paese nel modo dovuto. Noi insistiamo sulla richiesta che venga al più presto preso l'impegno di una discussione sulla base di un progetto o di una esposizione di intenti programmatici da parte del Governo. Noi sappiamo che celebrare oggi degnamente il centenario dell'unità nazionale significa ribadire le ragioni ideali del moto risorgimentale, i principi dell'indipendenza, della libertà, il concetto dell'autonomia e della laicità dello Stato, significa avere il coraggio di compiere anche il bilancio critico di questi cento anni di vita della nostra storia unitaria. In sostanza, celebrare il Risorgimento significa riconoscere che veramente il suo coronamento è stato nella Resistenza e che la sua ragione ideale e sociale vive nella volontà di progresso sociale e civile del nostro paese.

Credo che su questa base il Parlamento debba esaminare e definire con il Governo il complesso delle manifestazioni e degli impegni che noi dobbiamo assumere. Il che ci auguriamo vivamente, e preghiamo anche l'onorevole Presidente della Camera di voler contribuire affinché il Parlamento italiano abbia il posto che deve avere nella celebrazione di questo grande evento della storia nazionale.

PRESIDENTE. Per quanto mi riguarda, onorevole Natta, posso darle le più ampie as-

sicurazioni in ordine alla esigenza che il Parlamento abbia parte precipua in una celebrazione di così alto valore storico e patriottico.

Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2.

(*È approvato*).

Pongo in votazione all'articolo 3.

(*È approvato*).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione della proposta di legge Pitzalis:

Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso. (599).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Pitzalis: Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

GAUDIOSO, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

SCAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

ART. 1.

Il decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, concernente la istituzione di un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati, è abrogato.

(*È approvato*).

ART. 2.

Il personale che, avendo superato il concorso previsto dal citato decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, ha acquistato

titolo per l'inquadramento nel ruolo transitorio dei bibliotecari aggregati, e non chieda di essere restituito all'insegnamento, perderà la titolarità della cattedra e continuerà a prestar servizio presso gli Istituti bibliografici delle sedi ove trovasi assegnato, col trattamento giuridico ed economico del personale insegnante di gruppo A, ruolo A, in attività di servizio.

(*È approvato*).

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (1325).

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

Come la Camera ricorda, nella seduta pomeridiana di ieri è stata chiusa la discussione generale ed ha parlato il relatore per la maggioranza.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccardo Lombardi relatore di minoranza.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Mi rimetto alla relazione scritta per una ragione preminente, vale a dire che l'importanza e l'estensione dei quesiti che sono stati affacciati e che definiscono una politica dei trasporti non mi consentirebbero di dare un qualsiasi significato ad un intervento illustrativo se non dopo le dichiarazioni del ministro. Pertanto, onorevole Presidente, io credo che ella mi consentirà dopo di esse una breve dichiarazione.

Volevo cogliere l'occasione per scusarmi, coi colleghi che sono intervenuti nella discussione, della mia assenza — che ha danneggiato evidentemente solo me — dovuta non ad altro che alla sovrapposizione al lavoro dell'aula di quello della Commissione speciale per la ripartizione dei 300 miliardi del prestito, cui ho preso parte.

PRESIDENTE. Onorevole Riccardo Lombardi, prendo volentieri atto di questa sua dichiarazione, anche per far rilevare alla stampa, se molte volte l'aula è tutt'altro che affollata, ciò è dovuto al fatto che molte Commissioni siedono contemporaneamente all'aula e gran parte dei deputati sono impegnati nei loro lavori.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, a pochi giorni dall'esposizione, nell'altro ramo del Parla-

mento, delle linee direttive che il Governo intende seguire nella politica dei trasporti, mi si offre ancora, con la medesima occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1959-60, la possibilità di esporre il mio pensiero sui maggiori problemi del Ministero dei trasporti. L'esigenza di una sollecita approvazione dei bilanci entro il termine prefissato e, più ancora, la complessità della materia nei suoi rapporti con la vita economica del paese fanno sì che sia estremamente difficile approfondire, in una sola esposizione, tutti i molteplici aspetti di questi problemi; talché ritengo oltremodo utile questa nuova circostanza che mi consente di porre l'accento sugli aspetti più rapidamente illustrati al Senato, di approfondire taluni problemi, di soffermarmi sui temi nuovi che la discussione testé svoltasi ha sottolineato. Tanto più che numerosi spunti per una ampia, approfondita discussione ci sono offerti dalla vasta, diligente relazione dell'onorevole Frunzio, relatore di maggioranza, che ha compiuto una disamina esauriente, acuta e particolareggiata. Sono anche lieto che sia stata presentata dagli onorevoli Lombardi e Bogoni una relazione di minoranza giacché da questo duplice, approfondito e vasto intervento la nostra discussione troverà maggiori elementi di interesse.

Assicuro gli onorevoli Di Leo, Agosta, Dante e Bardanzellu che ho preso particolare nota delle loro richieste, che esaminerò con la maggiore attenzione. I problemi sollevati dagli onorevoli Vedovato e Calazza circa le comunicazioni ferroviarie in Toscana sono noti e già sono stati attentamente considerati. Per quanto in particolare concerne il completamento della Faentina, è mio proposito attuarlo non appena sarà stata approvata dal Parlamento la legge concernente la seconda parte del piano quinquennale.

L'onorevole Bima ha sollevato tre problemi: coordinamento e liberalizzazione dei trasporti internazionali; aziende produttrici; linea ferroviaria Cuneo-Nizza. I primi due saranno affrontati per il raggiungimento di quelle finalità che l'onorevole Bima ha delineato; per quanto concerne il terzo, la nostra buona volontà ed il nostro favorevole intendimento sono stati da me più volte enunciati e documentati e ritengo superfluo ripetermi. Aggiungo che attendiamo, per quanto concerne la soluzione ferroviaria della questione, una definitiva risposta del governo francese, da me personalmente interessato e sollecitato in questo ultimo periodo. Se questa risposta sarà negativa, sarà mia cura prospettare al mio collega dei lavori pubblici la soluzione

stradale e la questione sarà certamente esaminata dal Governo.

Un particolare ringraziamento rivolgo all'onorevole Biaggi Francantonio per il suo intervento assai efficace ed interessante, riferibile al settore dei trasporti, delle merci e ai problemi che interessano la zona di Bergamo.

Assicuro gli onorevoli Dante e Cuffitta e tutti gli oratori che hanno trattato i problemi della Sicilia che terrò particolare conto delle loro segnalazioni. Intanto comunico alla Camera che è stata nostra costante cura migliorare la situazione dei trasporti in Sicilia, prova ne sia che negli ultimi 5 esercizi l'ammontare dei finanziamenti approvati assomma a circa 25 miliardi nel solo settore ferroviario.

Fra le principalissime opere attivate nel quinquennio stesso sono da ricordare: l'elettrificazione della Messina-Palermo, il cui primo tratto Messina-Barcellona venne aperto all'esercizio nel 1951 e l'ultimo San'Agata-Palermo, nel 1955 (spesa sostenuta: 21 miliardi); gli impianti del nuovo scalo merci di Messina Contesse, attivati nel 1956 con una spesa di 1 miliardo; il raddoppio del tratto Catania-Acquicella-Bicocca e del tratto Termini Imerese-Altavilla, attivati nel 1957 con una spesa di 4 miliardi; il nuovo tratto deviato della linea Messina-Catania in prossimità di Ognina, attivato nel 1958, con una spesa di oltre 1 miliardo; l'elettrificazione della Messina-Catania, attivata nel 1958, con una spesa di circa 10 miliardi.

I maggiori lavori in corso riguardano: la elettrificazione della Catania-Siracusa, 6 miliardi; la costruzione di una settima nave traghetti; la costruzione di una terza invasatura a Villa San Giovanni per 2 miliardi.

Le suddette opere, per oltre 11 miliardi, sono a carico del piano quinquennale, salvo modesti contributi della Cassa per il mezzogiorno.

Nella seconda fase del piano quinquennale si conta di potere includere il raddoppio della Catania-Acquicella, per 2 miliardi; della Fiumetorto-Termini Imerese, per 1,3 miliardi; inoltre, nel quadro generale di sistemazione della intera rete, è già contemplato l'inserimento del raddoppio della Altavilla-Palermo per 3 miliardi e della intera Messina-Catania per 30 miliardi.

È stato sollevato anche il problema riguardante la organizzazione del dopolavoro ferroviario e in proposito ripeto quello che dissi in Commissione, e cioè che il sistema elettorale per la designazione dei ferrovieri chiamati a comporre i consigli direttivi dei dopo-

lavoro ferroviari è disciplinato dallo statuto tipo dell'istituzione.

La questione che forma oggetto dell'ordine del giorno Degli Esposti investe, quindi, la riforma dello statuto predetto.

Riconosciuta la necessità di adeguare lo statuto vigente alle mutate esigenze dell'attività dopolavoristica aziendale ed alla sempre più estesa e proficua collaborazione fra gli organi dirigenti dell'amministrazione ed il personale per il migliore conseguimento delle finalità istituzionali, ho disposto la redazione di un nuovo statuto che meglio rispondesse alle aspirazioni del personale.

Qualificati esponenti sindacali sono stati chiamati a collaborare alla predisposizione del nuovo documento, che tiene conto anche delle richieste da essi presentate, particolarmente per quanto riguarda le norme che regolano la composizione dei consigli direttivi dei singoli dopolavoro.

Tenendo nel dovuto conto il desiderio del personale di allargare la base di rappresentanza elettorale in seno ai consigli direttivi, ho disposto che le norme riguardanti questa parte dello statuto assicurassero ai rappresentanti elettivi la maggioranza dei posti nei dopolavoro grandi e medi e l'intero consiglio direttivo nei dopolavoro piccoli.

Il nuovo statuto sarà prossimamente approvato con l'intervento della Commissione centrale del dopolavoro ferroviario che, ai sensi del regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 526, presiede a questa istituzione.

Per consentire che il nuovo statuto potesse attuarsi nelle condizioni più favorevoli, ho promosso, contemporaneamente, l'istituzione di un fondo di finanziamento amministrato dalla predetta commissione centrale con la partecipazione dei competenti organi dell'amministrazione, per dare alle attività dopolavoristiche una concreta base propulsiva, anche nei centri minori e finora trascurati.

DEGLI ESPOSTI. Signor ministro, è già due volte che chiedo perché, in sede di comitati direttivi dei singoli dopolavoro, ella rivendica che alcuni siano designati dall'amministrazione. Qual è il motivo?

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Le ho risposto.

DEGLI ESPOSTI. Non ha risposto.

ANGELINI, Ministro di trasporti. E allora lo dichiaro più tardi, perché non le posso rispondere più di quel che ho detto.

Prima di addentrarmi nel vivo della mia esposizione, mi sia consentito di rilevare,

come già ho avuto occasione di dire al Senato, l'essenziale importanza di un fatto verificatosi nei mesi scorsi: la definitiva approvazione del codice della strada. Questo argomento, che ha dominato per molti mesi le cronache parlamentari, la stampa tecnica specializzata oltre che quella quotidiana e che ha, per così dire, pressoché monopolizzato l'opinione pubblica, mi offre l'occasione di esprimere agli onorevoli colleghi membri delle Commissioni dei lavori pubblici e dei trasporti, i quali, attraverso numerosissime sedute, con una indagine estremamente scrupolosa, hanno avuto modo di approfondire la complessa materia, il mio vivo compiacimento per l'opera altamente proficua da essi svolta. Se è, infatti, da ascrivere a merito del Governo l'aver rotto gli indugi e l'aver superato le numerose difficoltà che da anni si frapponevano alla emanazione del codice, debbesi riconoscere, anche nello specifico oggetto, la somma utilità dell'opera del Parlamento che, assolvendo la sua insostituibile funzione di sensibile interprete della collettività, ha chiarito dubbi, ha eliminato incertezze, ha, in una parola, dato al paese una moderna legge della circolazione, aderente alle esigenze obiettive e, nello stesso tempo, contemperata ai diversi e, qualche volta, contrastanti interessi.

Ho già detto, al Senato, quali direttive il Ministero dei trasporti intende seguire nei riguardi delle autolinee. Devo premettere alcune considerazioni per confutare i rilievi mossi in materia dal relatore di minoranza.

L'onorevole Riccardo Lombardi ha, in primo luogo, rivolto le sue critiche all'indirizzo legislativo vigente, prospettando l'opportunità della nazionalizzazione o municipalizzazione dei servizi gestiti con autolinee. Su questo punto devo dichiarare che non sono affatto d'accordo con l'onorevole Lombardi. Nel quadro del nostro sistema politico-economico — che è quello voluto dal popolo italiano e che è garantito dalla nostra Costituzione — non ravviso alcun elemento che possa suggerire o consigliare la sostituzione dello Stato ai privati imprenditori in questo particolare settore. Non vi sono ragioni, cioè, per discostarsi dalla vigente disciplina concessionale che è stata costituita legislativamente in base al criterio di garantire, da un lato la continuità, la regolarità e l'economicità dei servizi e, dall'altro, il più ampio sviluppo dell'iniziativa privata.

L'esame della situazione obiettiva dà ragione al mio assunto: nessuna carenza dell'iniziativa privata in questo settore; anzi la

rapidissima ricostituzione della rete delle autolinee dopo la quasi totale distruzione operata dalla guerra, l'enorme incremento ed il notevole miglioramento portato ai servizi senza alcun concorso finanziario dello Stato e con investimenti di centinaia di miliardi, sono dati di fatto incontrovertibili, e costituiscono elementi che, confortando a pieno quelli desunti dalla esperienza vissuta nel precedente periodo, contribuiscono decisamente a far valutare in senso positivo l'apporto dato dall'iniziativa privata in questo campo di attività.

L'esigenza fondamentale, invece, affermata nel dopoguerra, è quella di procurare che i servizi automobilistici corrispondano sempre più e sempre meglio alle pubbliche esigenze, anche di ordine sociale, assicurando la continuità dell'esercizio di linee riconosciute deficitarie, instaurando un regime di controllata concorrenza, accentuando i poteri di controllo e di intervento dell'amministrazione.

E queste finalità sono state raggiunte: lo comprovano l'esame obiettivo delle risultanze della gestione delle autolinee, le innumerevoli attestazioni delle autorità locali (che sono quelle veramente competenti ad esprimere un giudizio), i dati accertati nelle frequenti riunioni compartimentali, il numero estremamente scarso, infine, dei reclami.

Naturalmente, non vogliamo arrestarci sulle attuali posizioni ed è per questo che è stato predisposto il disegno di legge per la riforma della legge del 1939, sulle autolinee, che sarà presentato al Parlamento.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Che non è lo stesso di prima.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è lo stesso, ha avuto delle modifiche.

Con esso vengono proposte innovazioni che ritengo particolarmente idonee al perfezionamento della disciplina legislativa di questo importantissimo settore; ma, ovviamente, non si può anticipare, in sede di discussione di bilancio, l'esame di un disegno di legge che deve essere ancora approvato dal Consiglio dei ministri, in quanto il testo precedentemente predisposto e presentato al Senato della Repubblica è decaduto per la fine della legislatura.

Mi sia consentito, tuttavia, di osservare che il disegno di legge, che sarà prossimamente da me presentato, costituisce il primo serio tentativo di riforma della legislazione vigente in materia e mi consenta, l'onorevole Lombardi, di fargli notare che egli, durante il periodo in cui fu ministro dei trasporti,

non poté prendere alcuna iniziativa in questo campo, benché il Governo fosse allora investito del potere legislativo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le altre censure mosse dal relatore di minoranza riguardano particolarmente gli orari, le tariffe ed il modo arbitrario con cui le autolinee sarebbero gestite.

La pubblicazione di un orario generale per le autolinee è stata realizzata qualche anno fa ed ha avuto completo insuccesso, nel senso che l'orario pubblicato dalla ditta Pozzo, specializzata, non ha trovato smercio. Non è, quindi, il caso di insistere in una iniziativa che sul piano commerciale è stata irrimediabilmente condannata.

Esistono, invece (e devono essere divulgati), orari regionali e provinciali, pienamente idonei allo scopo che si prefiggono, e che sono largamente utilizzati.

Sarà cura degli organi del mio Ministero di ottenere il perfezionamento di questi orari.

Per quanto concerne le tariffe, esse sono compilate sotto il controllo dell'ispettorato della motorizzazione civile e sono proporzionate al costo del servizio e coordinate con quelle ferroviarie.

Non può sfuggire a nessuno l'importanza di quest'ultima esigenza, data la necessità di evitare una forma di indebita concorrenza delle autolinee verso le ferrovie.

La gestione delle autolinee, infine, è severamente controllata dall'ispettorato della motorizzazione civile e dai corpi di polizia addeetti alla vigilanza della circolazione stradale, e in casi di accertata inadempienza da parte dei concessionari, non ho esitato a dichiarare la decadenza dalle concessioni. Ma soprattutto, mi baso sugli elementi di informazione che vengono forniti dalle camere di commercio e dalle amministrazioni degli enti locali, informazioni che confermano come la gestione delle autolinee debba considerarsi, nel suo complesso, pienamente soddisfacente.

L'accordo « Anac »-ferrovie dello Stato è ora in corso di riesame. Dico subito che esso costituisce un elemento essenziale per il coordinamento tra i servizi ferroviari e quelli automobilistici. Pertanto, esso sarà perfezionato, così come l'esperienza suggerisce e le esigenze attuali richiedono.

Quanto allo sviluppo delle autolinee, è noto come esso trovi la sua origine nell'incremento dei traffici, nel crescente numero dei viaggiatori.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

tori, nella necessità per le frazioni isolate e per i più piccoli centri montani, di un rapido mezzo di trasporto e di collegamento.

In altri termini, è questo un indizio di progresso. Faccio, del resto, osservare all'onorevole Lombardi che egli ha largamente contribuito allo sviluppo delle autolinee gestite dai privati, addivenendo, nel periodo fra il dicembre 1945 e il luglio 1946, alla istituzione ed alla concessione a privati di ben 390 autolinee extra-urbane.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Eravamo nel 1946. Lo credo bene. Ne ho concesse poche, anzi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Certamente le ferrovie non rispondevano, vi erano settori in cui bisognava assicurare il trasporto. Ed oggi abbiamo 514 mila chilometri di autolinee in Italia con circa 10 mila operatori. Il che significa che tutte le più piccole frazioni sono state collegate e questo è un elemento di progresso. Siamo di fronte ad un fenomeno che non è solo fenomeno italiano, ma che si verifica in tutti i paesi tanto europei che extra-europei.

Dopo quanto ho detto, mi limiterò a precisare che, nel quadro di una armonica integrazione e di una collaborazione delle ferrovie dello Stato, il Ministero non sottovaluta le esigenze di questo servizio, consapevole, come è, della funzione insostituibile che le autolinee compiono, particolarmente come strumento di collegamento dei centri che finora erano tagliati fuori dalle linee ferroviarie. Sappiamo di sperduti paesini trasformati dall'autolinea in frequentate stazioni climatiche e di soggiorno, di remote località inserite nelle più ampie relazioni di traffico.

A questa funzione stimolatrice del civile progresso si aggiunge quella più vasta che, nel settore internazionale, le autolinee assolvono: intendo riferirmi all'alto contributo che le autolinee internazionali recano allo sviluppo del movimento turistico dei paesi esteri verso l'Italia, con notevole vantaggio per la nostra bilancia dei pagamenti. Alle linee internazionali, pertanto, il Ministero ha dedicato particolare cura, svolgendo un delicato lavoro per consolidare e sviluppare un sistema di servizi regolari con numerosi paesi dell'Europa.

Questo lavoro si concreta nella partecipazione alle conferenze internazionali che ogni anno vengono tenute con i paesi interessati al movimento turistico con l'Italia. Oltre alle autolinee, in queste conferenze sono trattate anche le questioni che si riferiscono a tutti quegli altri servizi (navette, ingressi a vuoto)

che rappresentano, per così dire, una categoria intermedia tra i servizi regolari soggetti a concessione e i servizi a circuito chiuso definiti liberi dall'accordo di Ginevra, e che, in vista appunto delle loro particolari caratteristiche, devono essere singolarmente esaminati e poi disciplinati a mezzo di autorizzazioni.

Abbiamo raggiunto accordi e sono state istituite autolinee con la Francia, l'Olanda, la Germania, l'Austria, la Svizzera, la Jugoslavia, la Svezia. Prossimamente avrà luogo la conferenza con la Spagna.

È stata, così, realizzata una rete automobilistica europea fra l'Italia e le vicine nazioni costituita da 118 autolinee internazionali, con uno sviluppo complessivo di 12 mila chilometri circa in territorio italiano e con una percorrenza di oltre 2 milioni di autobus-chilometri.

Ho accennato, nell'iniziare la mia esposizione, alla fondamentale importanza della emanazione del codice della strada nel campo dei trasporti; importanza, desidero qui aggiungere, non soltanto sotto l'aspetto intrinseco della disciplina della circolazione ma per i riflessi che la nuova legge può avere sulla attività economica del trasporto. Il settore che, a mio parere, è maggiormente influenzabile è quello dell'autotrasporto di merci. Esso è un settore particolarmente delicato, in quanto abbisognavole tuttora di una disciplina che tenga conto dell'enorme sviluppo della motorizzazione, delle attuali condizioni economiche dei trasporti, degli interessi che esso coinvolge. È intendimento del Ministero seguire con la massima cura questo ramo dell'attività economica, anche in vista degli sviluppi che esso può avere nel mercato comune europeo: per ora desidero sottolineare che alcune norme del nuovo codice della strada, benché riguardino aspetti specificamente tecnici, possono già considerarsi, per gli sviluppi e per i risultati di cui sono suscettibili, nel quadro più vasto di un'azione di coordinamento.

Mi riferisco, in particolare, alle norme concernenti le sagome limite, i pesi massimi consentiti, i turni di riposo.

Queste norme offrono, come ripeto, la possibilità di dare risultati anche in materia di coordinamento: coordinamento, mi preme rilevare, che non si rivela necessario soltanto rispetto agli altri mezzi di trasporto ma anche nell'ambito della categoria stessa degli autotrasportatori. Occorre evitare, in ogni caso, che una concorrenza tra autotrasportatori su basi antieconomiche pregiudichi il mercato dell'autotrasporto; e ciò può essere ottenuto operando in modo che i prezzi e le con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

dizioni del trasporto corrispondano alla reale situazione del mercato.

Sempre in materia di autotrasporto delle merci, che ha formato oggetto di particolare esame anche da parte dell'onorevole relatore di minoranza, desidero soffermarmi anzitutto sul problema dei costi e dei noli.

Dopo un periodo di palese disordine in materia, giustificato, è vero, dalle condizioni imposte dalla urgenza della ricostruzione, disordine peraltro che raggiunge le più gravi proporzioni fra la fine del 1945 e i primi mesi del 1946, quando l'onorevole Lombardi aveva, quale ministro dei trasporti, la responsabilità di questo settore, l'intervento è stato sempre più deciso.

Fu appunto nel febbraio del 1946 che il ministro, onorevole Lombardi, ritenne di dover rinunciare alle tariffe per l'autotrasporto di merci e di smobilitare, in nome di una politica liberistica, l'organizzazione alla quale fino allora era stato delegato un certo potere disciplinatore in materia (« Anac »).

La questione dei noli si presenta eccezionalmente complessa e dinamica, in mancanza di una tariffazione legale, essendo il prezzo, come è noto, liberamente determinato dalle parti in base al mercato dell'offerta e della domanda.

Nella determinazione di questo prezzo intervengono, ad influenzarlo, numerosi e svariati fattori, per i quali riesce particolarmente difficile stabilire quale sia l'effettivo rapporto fra noli e costi e quali i prezzi, in perdita o in vantaggio, esistenti.

Sulla dinamica della formazione dei prezzi influiscono anche, ad esempio, fattori che dovrebbero essere considerati estranei, come la esigenza dell'autotrasportatore di assicurarsi comunque un carico di ritorno per evitare il viaggio di ritorno a vuoto e come la presenza dei trasportatori abusivi. Di questi ultimi parleremo più avanti.

È in ogni caso da far presente che, allo stato attuale della legislazione e della tecnica della rilevazione, una indagine scientificamente precisa ed obiettiva in materia è molto difficile. Di fronte ai dati esposti, a titolo esemplificativo, dall'onorevole Lombardi, dati che ovviamente si riferiscono ad alcune relazioni di traffico, dati molto differenti si possono rilevare su altre riviste e pubblicazioni.

Esaminando gli uni e gli altri, è sorta la polemica; e ieri l'onorevole Bogoni ha detto che alle statistiche non sempre si può credere, perché spesso sono fatte *ad usum delphini*. Ad ogni modo le osservazioni fatte rappresen-

tano un elemento prezioso che terremo ben presente nell'attività che dobbiamo svolgere.

Si parla di crisi del settore e di inflazione di veicoli circolanti. È difficile dire con esattezza se questa inflazione e questa crisi veramente esistano. Alcuni elementi potrebbero anche far pensare il contrario, come il gran numero di domande di autorizzazione presentate da interessati e la tendenza delle categorie produttrici di autoveicoli, che pure non possono certo essere favorevoli all'acuirsi di una crisi del settore.

Sta di fatto che il Ministero non è rimasto estraneo all'evolversi del fenomeno, che invece ha seguito e sta seguendo con ogni attenzione.

Ne sono prova i provvedimenti adottati fino dal 1948.

In questi giorni è in atto una richiesta per aumentare la portata da 25 a 50 quintali per tutti i vecchi automezzi; e vi è una pressione continua per cercare di aumentare la circolazione di questi automezzi. Siamo di fronte ad una materia che potrà essere forse regolata soltanto dalla legge economica della domanda e dell'offerta, che permetterà di stabilizzare la situazione. Questo è un fenomeno che si verifica anche in altri paesi.

A proposito dell'entità complessiva dei traffici di merci su strada, è da osservare che il dato enunciato nella relazione di minoranza, di 34,365 miliardi di tonnellate-chilometro trasportate in Italia, non può assolutamente essere adottato *sic et simpliciter* ai fini dell'esame della concorrenza svolta dalla strada ai danni della ferrovia.

Premesso che anche per questi dati valgono le stesse osservazioni che ho fatto più sopra circa i dati sui costi e i noli, cioè sulla grave difficoltà di ricerche sistematiche e reali scientificamente ineccepibili, devo rilevare che i 35 miliardi circa di tonnellate-chilometro sono meramente apparenti, almeno ai fini dell'esame della questione concorrenza alla rotaia, e devono essere discriminati nei loro valori veramente efficaci. È ovvio che non tutti i trasporti di merci su strada costituiscono concorrenza alla ferrovia.

Ad esempio, dei 35 miliardi, soltanto 18 circa sono attribuiti all'autotrasporto in conto di terzi; ed anche questi andrebbero depurati delle cifre relative ai trasporti urbani.

Quel che è certo è che, dei 500.000 autoveicoli destinati al trasporto di merci, soltanto 40.000 circa sono gli autoveicoli — in conto proprio e in conto terzi — di portata superiore a 50 quintali, che possono essere considerati, in un certo senso, concorrenti della ferrovia; e, di questi, solo 27.000 sono quelli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

adibiti a trasporti in conto di terzi. Ora, non sembra errato ritenere che soltanto per questi ultimi si possa parlare fondatamente di concorrenza alla ferrovia.

Per quanto riguarda i traffici internazionali, osservo che il predominio è senz'altro conservato dalla ferrovia. Nel 1957, si è registrato, in base a rilevamenti diretti svolti dal Ministero dei trasporti, un traffico internazionale, svolto da autoveicoli italiani, di soltanto 500 mila tonnellate circa: e buona parte di questo tonnellaggio si riferisce a traffico di confine.

Anche per quanto riguarda i traffici effettuati in Stati esteri, mancano notizie precise circa i sistemi di raccolta e di elaborazione dei dati. Comunque, in ogni caso, i raffronti fra traffici e coefficienti strada-ferrovia italiani e stranieri sono determinati, tra l'altro, dalle diverse configurazioni orogeografiche, dalla diversa struttura sociale ed economica, dalla densità delle linee ferroviarie sfruttabili, dalle varie configurazioni e ubicazioni dell'industria, dalle sedi di raggruppamenti di popolazione, ecc.

Si è detto, dall'onorevole relatore di minoranza, che il ministro dei trasporti avrebbe perduto l'occasione più favorevole per disciplinare il settore dell'autotrasporto allorché si è redatto il nuovo codice della strada.

Premesso che il nuovo codice, emanato dal Governo in base alla legge delega, è stato successivamente avallato dall'esauriente, attento e profondo esame del Parlamento con l'adesione anche dei deputati, che, in seno alle competenti Commissioni legislative, rappresentano il partito socialista italiano e che, quindi, dopo la legge di modifica, non si può più certo parlare di « Ministero dei trasporti » o di legge delegata, osservo, rispondendo all'onorevole Lombardi, che i pesi e le dimensioni degli autoveicoli sono stati stabiliti in aderenza alle convenzioni di Ginevra; che i limiti di velocità sono stati disposti e sono da ritenere adeguati alla sicurezza della circolazione nonché in rapporto al progresso della tecnica e dell'economico impiego dei mezzi; che i fogli di viaggio sono stati istituiti e saranno adeguatamente utilizzati.

Per quanto riguarda la repressione dei trasporti abusivi, sono state dettate le norme necessarie. Ma è chiaro che una più compiuta disciplina andrà inserita nella nuova legge sull'autotrasporto di merci che dovrà sostituire quella in vigore, risalente al 1935.

Circa la disciplina dell'orario di lavoro, non era certo il codice della strada la sede propria per inserire norme particolari in mate-

ria; fra l'altro, il farlo nel provvedimento delegato avrebbe esorbitato dai limiti della legge-delega.

Comunque, una disciplina dell'orario di lavoro per il personale addetto all'autotrasporto di merci è in corso di studio presso il competente Ministero del lavoro e della previdenza sociale. A tale studio partecipano attivamente gli uffici del Ministero dei trasporti.

Allo stato attuale, già il codice della strada ha dettato una norma sul riposo obbligatorio dei conducenti ed ha previsto l'obbligo del doppio autista per gli autoveicoli pesanti.

Concludo questa parte della mia esposizione facendo rilevare che il settore dei trasporti di merci su strada rappresenta un complesso imponente di imprese, vivo e vitale, in continuo dinamico movimento; e che, se pure — proprio per questo suo carattere essenzialmente dinamico e per il grandissimo numero di piccoli operatori che lo compongono (si tratta per l'85 per cento circa di imprese artigiane) — possono verificarsi inconvenienti nella distribuzione dei servizi, nella tariffazione e nella disciplina dell'esercizio, nondimeno occorre tener conto che detto settore costituisce un complesso di ricchezza e una fonte di lavoro e deve essere adeguatamente tutelato dallo Stato.

Non vi è dubbio che l'intervento dello Stato in materia di trasporti non possa riferirsi al classico tema della concorrenza tra strada e rotaia, anche perché nella maggior parte dei casi si mette in evidenza una irrealistica concorrenza e quasi sempre si raffrontano termini non perfettamente comparabili.

I due mezzi hanno caratteristiche tecniche ormai molto ben definite ed operano in condizioni economiche del tutto diverse. A tali caratteristiche e condizioni si sono adeguate le attività industriali ed anche quelle agricole del nostro paese. Negare o deformare le possibilità offerte dalla tecnica di trasporto moderna vorrebbe dire incidere profondamente nei costi dei prodotti e della vita, ed è sotto questo profilo che deve essere intesa la scelta del mezzo da parte dell'utenza.

Non ha, quindi, alcun senso parlare di lotta fra strada e rotaia ed auspicare addirittura un cimento fra i due settori. E, questo, un auspicio che può essere formulato soltanto da chi non ha alcuna responsabilità: ma il ministro dei trasporti, il quale deve fare una politica di equilibrio tra i diversi settori, sa che dalla lotta e dal cimento non può che derivare un risultato nettamente negativo, con distruzione di ricchezza, con danni per l'economia dei trasporti e per i lavoratori, con ri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

percussioni sfavorevoli sull'intera economia nazionale. Spetta allo Stato, invece, far sì che la strada e la rotaia convivano e prosperino attivamente, ciascuna nella sua sfera, in un armonico sviluppo, di pari passo con il progredire delle attività produttive, della tecnica, delle condizioni sociali ed economiche del paese.

Nel quadro di una politica intesa a creare le condizioni più idonee per l'utilizzazione del mezzo che, a minori costi, offra maggiori vantaggi, la navigazione interna merita una particolare trattazione.

È intendimento del Ministero di proseguire, al riguardo, la propria azione, sulla direttiva dell'ammodernamento dei mezzi nautici, dell'intensificazione della motorizzazione, della costruzione di attrezzature a terra per il maneggio e deposito delle merci.

In una parola, il Ministero desidera incoraggiare e sostenere l'iniziativa dei privati, intesa a riportare ai suoi naturali traffici la navigazione interna, essendo ad essa legata la vita e l'operosità di una larga massa di lavoratori, di aziende e di cantieri. A tale scopo il disegno di legge già presentato nella scorsa legislatura e poi decaduto è stato riesaminato alla luce dei più recenti sviluppi del settore, per renderlo ancor più aderente alle necessità di una moderna concezione del trasporto sulle vie d'acqua e sarà nuovamente presentato al Parlamento, non appena potrà esserne assicurato il finanziamento. Con la sua approvazione sarà soddisfatta un'aspirazione da lungo tempo sentita dalle maestranze e dalle categorie economiche interessate.

Ma se questo provvedimento legislativo tende soprattutto a migliorare la flotta e le attrezzature a terra, occorre altresì che sia perseguita anche una politica di potenziamento del complesso idroviario italiano, che si racchiude in un programma di estensione e potenziamento della rete, attraverso il collegamento del lago Maggiore con Milano e Venezia mediante la costruzione di un canale dal predetto lago a Milano e da Milano a Cremona. I progetti relativi sono ora nella fase di studio presso il Ministero dei lavori pubblici, secondo la competenza ad esso spettante in questa materia.

Un cenno merita la navigazione lacuale che è affidata, come è noto, alla gestione governativa. Anche se a questo riguardo non è stato ancora possibile equilibrare le entrate e le uscite dalla gestione dei tre laghi: Maggiore, Como e Garda, che presentano complessivamente un *deficit* di circa 110 milioni, tuttavia

si notano dei segni che lasciano ben sperare per il futuro.

Infatti, è previsto, sulla base del traffico di questi ultimi mesi, un maggiore introito di circa 74 milioni che sarà, per altro, neutralizzato dalle maggiori spese per retribuzioni in base all'accordo nazionale della fine d'anno 1958.

Le gestioni potranno migliorare la loro situazione con il continuo sviluppo del traffico, specialmente quello turistico, che sarà favorito dal potenziamento degli impianti e dei mezzi. A questo proposito, desidero ricordare l'entrata in servizio, nel decorso esercizio, dell'aliscafo *Freccia del Garda*, mentre domenica prossima entreranno in servizio altre due motonavi da 300 passeggeri per il Garda ed è in programma la costruzione, per il prossimo anno, di una quarta motonave-traghetto per il lago Maggiore.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il contributo dato al potenziamento del turismo dai nostri servizi di navigazione lacuale è rilevabile anche dai dati statistici contenuti nella relazione dell'onorevole Frunzio: i viaggiatori trasportati sui tre laghi, nel 1948, furono 3.381.928; nel 1958 tale numero è salito a 5.142.216.

La bontà dei nostri servizi è comprovata anche dalla circostanza che la Repubblica federale svizzera ha affidato alla nostra gestione governativa l'esercizio dei servizi sul lago Maggiore che si svolgono in acque svizzere. Un commento molto semplice della stampa svizzera è stato che gli italiani per questo servizio si sono presentati con le carte in regola. Ciò è motivo di grande soddisfazione per le nostre fatiche.

Ho ampiamente illustrato al Senato il problema delle ferrovie in regime di concessione, che assorbono gran parte della spesa iscritta nel bilancio del Ministero dei trasporti. In questo settore l'intervento dello Stato si è concretato in una serie di provvedimenti emanati in relazione alle necessità manifestatesi.

Sulla traccia stabilita dai provvedimenti legislativi da me citati, si è svolta l'azione amministrativa ed io ho avuto cura affinché questa azione fosse condotta con ogni cautela ed avvedutezza.

Questi servizi pubblici, affidati all'impresa privata, sono regolati ancora dalla legge del 1912, la quale stabiliva l'intervento dello Stato, fin da allora a fondo perduto per la costruzione delle linee, ed una sovvenzione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

annua fissa. Questo regime di contributi e di sovvenzioni è stato normale fino all'ultima guerra. Dopo questa le ferrovie in concessione si sono trovate di fronte ad un problema simile a quello delle ferrovie dello Stato, cioè all'applicazione di prezzi politici, che ha portato come conseguenza l'istituzione dei sussidi straordinari d'esercizio. Ho sempre sostenuto che questo sussidio debba essere eliminato.

Per far ciò vi sono due soluzioni: o quella della nazionalizzazione, come dice la minoranza, oppure quella di proseguire nell'applicazione della legge del 1912, le cui norme poi sono state trasfuse nella legge n. 1221, del 1952, che il Parlamento votò, concedendo 18 miliardi per effettuare ammodernamenti e potenziamenti, e la regolazione di questi rapporti con le imprese.

In occasione dell'applicazione della legge n. 1221, il Comitato interministeriale ha esaminato innanzitutto l'opportunità o meno di ricostruire determinate ferrovie o anche di ammodernarle e potenziarle. Molte non sono state ricostruite, altre lo sono state e specialmente quelle più importanti della Sardegna, quella di Arezzo, ecc.

La linea che si è seguita è stata quella di dare un contributo fisso per le opere di ammodernamento e di potenziamento, fino al 50 per cento, per l'Italia centrale e settentrionale e fino al 75 per cento nell'Italia meridionale ed insulare, ed una sovvenzione annua fino a 600 mila lire-chilometro per l'Italia settentrionale e centrale e un milione e 400 mila lire-chilometro per l'Italia insulare e meridionale. Vi sono, poi, dei casi in cui il Parlamento ha votato delle leggi speciali per le quali le sovvenzioni sono state aumentate oltre i limiti della legge. Rimangono ora poche linee da sistemare; i sussidi straordinari di esercizio potranno così cessare, quando sarà approvato e applicato il provvedimento di proroga della legge 1221, che sarà presentato al Parlamento oggi stesso, con il quale si prevede un ulteriore stanziamento di 6 miliardi, per l'applicazione dei principi a cui è ispirata la legge 1221 alle residue ferrovie. Questa è la strada che è stata indicata dalla legge stessa, questa è la strada che noi vogliamo seguire per chiudere finalmente questo capitolo dei sussidi straordinari di esercizio sui quali non ritengo dovermi di nuovo pronunciare, perché altre volte ho espresso il mio parere. Il fatto è che noi ci troviamo di fronte a questo problema: o sopprimere queste linee o regolarle secondo la legge istitutiva del 1912.

Gli onorevoli relatori di minoranza hanno notato che sarebbe stata concessa una sovvenzione per sussidi ad impianti fissi sostituiti con autolinee; mi permetto di rilevare che questo non è esatto. La verità è che quando si è trattato di impianti fissi sostituiti in parte con servizi di autolinee, si è sempre determinato un piano finanziario unico comprendente un'unica sovvenzione calcolata in relazione al *deficit* totale di tutto il complesso tenendo conto della compilazione dei piani finanziari, dei risultati attivi delle gestioni delle autolinee.

Tra le attività del Ministero dei trasporti occupa un posto notevole quella che si riferisce alla materia delle funivie. Nonostante l'affermazione che in questi ultimi tempi le funicolari aeree hanno avuto anche all'estero, rimane all'Italia il primato, per l'Europa, del maggior numero di impianti a fune per trasporto di persone. Attualmente sono in servizio 47 funivie del tipo classico, 130 seggiovie e 9 monofuni o bifuni di tipo speciale: di questi impianti 7 sono stati aperti all'esercizio nell'anno finanziario 1958-59 con un investimento complessivo di circa 500 milioni. Altri 8 progetti sono stati approvati con una previsione di investimento di 750 milioni. Il progresso tecnico, particolarmente sensibile in questo settore, impone l'aggiornamento costante delle esperienze e a tale scopo il Ministero ha appoggiato l'istituzione dell'organizzazione internazionale trasporti a fune, composta dei rappresentanti di 10 nazioni con la presidenza e il segretario affidati all'Italia. Sono, intanto, in pieno sviluppo le esperienze dirette che hanno luogo nel centro sperimentale impianti a fune di Montecompatri, che costituisce un complesso unico in Europa, per le ricerche tecniche sui trasporti funiviari. Ulteriori spese saranno necessarie per ampliare il centro e il Governo confida di poter far fronte ad esse con la necessaria sollecitudine.

Venendo a parlare del bilancio delle ferrovie dello Stato rileverò subito che, rispetto al precedente esercizio, è previsto un minore *deficit* di tre miliardi. Pur manifestando la mia soddisfazione per la possibilità di questo risultato — e non tanto per la sua entità quanto perché esso è indicativo dell'impegno che sarà posto nell'azione di risanamento del bilancio — desidero, tuttavia, sottolineare che da questa previsione deriva una direttiva di gestione quanto mai rigida: non è da sottovalutare, infatti, che essa si basa su elementi instabili, dipendenti da fatti estremamente complessi e che sfuggono, per alcuni aspetti, alle possibilità dell'azienda.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

Per questi motivi si impone la necessità della massima attenzione nella spesa e, particolarmente, l'impegno di tutto il complesso meccanismo, specialmente commerciale, dell'azienda per la realizzazione dell'entrata.

E questo ultimo, infatti, onorevoli deputati, l'elemento non dirò preoccupante ma più delicato del bilancio, in quanto sull'entità dell'entrata si ripercuote sensibilmente il previsto minor introito di prodotti del traffico per circa miliardi 7,5. La previsione è in dipendenza della valutazione del traffico svoltosi sulle nostre ferrovie nell'esercizio 1957-58, sotto l'influenza della recessione economica, e nei primi dieci mesi dell'esercizio 1958-59. Confido che il timido accenno al miglioramento, avutosi agli inizi del 1959 (nel mese scorso abbiamo avuto un incremento nel trasporto merci di oltre il 3 per cento e del 3,5 nel trasporto viaggiatori), continui e assuma aspetti più tranquillanti; tuttavia ritengo, almeno per il momento, che le previsioni debbano essere estremamente prudenti. In questo settore, quindi, occorre operare con ogni diligenza e a tal uopo occorre sviluppare nel campo pratico, specialmente per quanto attiene al trasporto delle merci, le necessarie misure tecnico-commerciali per l'acquisizione del traffico.

Nel quadro di queste esigenze si rivelano particolarmente utili alcune iniziative le quali, anche se non hanno dato finora risultati che possano far ritenere superabili le difficoltà della ferrovia, appaiono tuttavia, anche per gli sviluppi a venire, gli strumenti rivelatisi finora più idonei per conservare il traffico: intendo riferirmi al servizio dei carrelli stradali, alle casse mobili, alle « palette » per agevolare e semplificare le operazioni di carico, di scarico e di trasbordo, al servizio di presa e consegna a domicilio: tutti servizi, questi, che hanno avuto un notevole sviluppo.

Per il traffico viaggiatori, che si presenta con prospettive più favorevoli, l'attività dell'amministrazione è intesa a migliorare le condizioni di *comfort* nei viaggi a lungo percorso: in questo quadro occorre citare la estensione del servizio delle cuccette nelle vetture dei treni, l'aumento del numero dei treni aventi in composizione carrozze della Compagnia internazionale carrozze letti, la diffusione del servizio di ristoro in corsa dei treni.

Passando al settore della spesa è agevole rilevare che tra gli elementi di aggravio ha un rilievo notevole quello che si riferisce al personale, ammontante a miliardi 252 (ben il 75,5 delle spese di esercizio), con una maggiore spesa, rispetto al precedente esercizio, di mi-

liardi 2,7 per il personale dei servizi e di miliardi 5,6 per le spese generali di personale: la prima in dipendenza di alcune sistemazioni di personale contemplate dal nuovo stato giuridico; la seconda in relazione a provvedimenti di carattere generale. Riferendomi particolarmente alla prima, posso affermare che queste sistemazioni, pur se hanno arrecato oneri non indifferenti per l'azienda, erano tuttavia richieste dalla situazione che si era creata nel personale per effetto di utilizzazioni non sempre adeguate, determinatesi nel dopoguerra; erano imposte, in una parola, dalla necessità di riportare la serenità nell'ambiente di lavoro attraverso la eliminazione di sperequazioni di carriere e di trattamento. Ed io sono convinto che, a lungo andare, esse si riveleranno utili per l'azienda, sempreché il personale sappia apprezzare — come mi auguro — lo sforzo fatto in suo favore. Desidero, quindi, rivolgere da questa tribuna una serena parola al personale con la tranquilla coscienza che deriva dalla consapevolezza di aver molto operato in suo favore, come dimostrano gli elementi obiettivi che ho esposto. E qui devo ringraziare l'onorevole Bogoni per la sua lealtà, per la sua correttezza e per la sua comprensione, avendo egli riconosciuto che durante questi quattro anni ho cercato di andare incontro il più possibile al personale delle ferrovie dello Stato.

La mia parola al personale vuol essere un invito alla moderazione, alla riflessione, tenendo presente che non vi è tutela del proprio interesse laddove il proprio interesse particolare viene individuato nel soddisfacimento di aspirazioni contrastanti con l'equilibrio essenziale dell'azienda.

Posso dire che in questi giorni stiamo discutendo con molta serenità, con le varie organizzazioni sindacali, i problemi relativi agli orari di lavoro e alle competenze accessorie. Mi auguro che presto si arrivi ad un soddisfacente accordo.

BOGONI, *Relatore di minoranza*. Il tempo passa, onorevole ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Un problema che particolarmente interessa il personale, al quale mi sono particolarmente dedicato in questi anni, è quello degli alloggi. Già negli anni decorsi venne da me impostato un organico piano per la costruzione di nuovi alloggi da assegnare al personale ferroviario, fondato sulle seguenti iniziative:

1°) reperimento e realizzo, mediante alienazione, di aree del demanio ferroviario superflue ai fabbisogni attuali e futuri dell'esercizio;

2°) alienazione di fabbricati dell'azienda non destinati all'esercizio, per i quali, in relazione all'ubicazione, sia possibile ottenere un ricavato tale da consentire la costruzione di un numero di alloggi per il personale, superiore a quelli compresi nei fabbricati medesimi;

3°) destinazione alla costruzione di numerosi alloggi, sulla base del piano predetto, del ricavo proveniente dalla cessione a riscatto delle case economiche e patrimoniali non di servizio, in conformità a quanto previsto dalla legge recentemente approvata;

4°) costruzione a carico dei fondi previsti dal piano di ammodernamento e potenziamento dell'azienda, di alloggi di servizio inerti agli impianti cui è stabilmente assegnato il personale avente l'obbligo della reperibilità (sottostazioni elettriche, centrali, stazioni, ecc.);

5°) costruzione di alloggi coi fondi I.N.A.-Casa provenienti dalle ritenute a carico del personale, opportunamente integrati di intesa con l'ente gestore;

6°) costruzione di alloggi delle cooperative edilizie ferroviarie, con la concessione di appositi fondi e contribuzioni.

Gli alloggi delle ferrovie dello Stato di cui attualmente fruisce il personale sono, complessivamente, 58.043.

L'esecuzione del piano ha consentito di realizzare dal 1955 ad oggi: 1.700 nuovi alloggi con fondi delle ferrovie dello Stato; 2.625 nuovi alloggi con fondi provenienti dalle ritenute I.N.A.-Casa al personale, opportunamente integrati; 630 alloggi con fondi e contribuzioni forniti a mezzo delle cooperative edilizie fra il personale delle ferrovie dello Stato, per un totale quindi di 4.955 alloggi.

La prosecuzione del piano negli ultimi mesi del 1958 e nel corso di quest'anno ha consentito di impostare, con i soli fondi provenienti dalla vendita delle aree, l'acquisizione di altri 2 mila alloggi circa. La completa realizzazione del piano consentirà di costruire complessivamente 8 mila alloggi circa, per un importo aggirantesi sui 24 miliardi di lire. Con i fondi provenienti dal riscatto si potranno inoltre costruire altri 5 mila o 6 mila alloggi, per un ammontare di 16 o 20 miliardi.

Riepilogando, gli alloggi costruiti recentemente, in corso di costruzione e finanziati o in corso di finanziamento e da costruire, sono circa 14 mila, per complessivi 44 miliardi.

Con l'esecuzione del nostro programma, si avranno in complesso oltre 80 mila alloggi.

ARENELLA. Può dirci qualcosa, onorevole ministro, sugli assuntori?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'apposito disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei ministri, si trova davanti al Senato.

ARENELLA. Volevamo sentire il suo pensiero.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Esaminando lo stampato relativo al disegno di legge, può avere tutte le informazioni che desidera.

Un altro settore deve essere riguardato con particolare attenzione: l'assetto organizzativo dell'azienda.

Molto è stato già fatto in questo campo. Recentemente è stato approvato il decreto presidenziale che, nel suddividere l'attuale servizio personale e affari generali in due separati servizi, darà modo all'azienda di disporre di un nuovo organo, che, avvalendosi delle tecniche più moderne, acquisirà gli elementi di base per la migliore attività aziendale. È stata inoltre portata a termine la riforma dei servizi contabili e finanziari, dalla quale sono da attendersi proficui risultati di semplificazione.

Il relatore di minoranza si è lungamente intrattenuto sulla riforma della struttura aziendale. Evidentemente, l'argomento è ora, come suol dirsi, fuori tema, perché il disegno di legge per la riforma della struttura aziendale non è stato ancora presentato al Parlamento. Posso assicurare, tuttavia, che questo disegno di legge, da me elaborato sulla base dei criteri stabiliti dal Parlamento a suo tempo, è stato già diramato ai ministeri tenuti a dare il loro assenso in merito. Esso sarà quindi presentato al Parlamento non appena sarà intervenuta l'approvazione del Consiglio dei ministri e sarà allora ampiamente discusso. Anticipare ora la discussione di questo tema non sarebbe corretto, né utile.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. La domanda forse è prematura, onorevole ministro, ma non potrebbe anticiparci fin da ora un giudizio, se esso cioè corrisponda o meno al modo di vedere la riforma come insieme avevamo prospettato alcuni anni fa?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In parte, corrisponde. Nei quattro anni in cui ho potuto seguire da vicino l'attività dell'azienda, mi sono formato la convinzione della necessità di modificare alcuni precedenti punti di vista. Ciò naturalmente, intendiamoci, non significa che io abbia voluto o voglia legare a quest'opera la mia modesta persona, perché io, come tutti, sono transeunte.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Non di questo si tratta, onorevole ministro.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi sono formato questa opinione personale, la quale tende a far sì che questa riforma sia la migliore possibile per i fini istituzionali che ci proponiamo di raggiungere. Comunque, a suo tempo, quando dovesse essere necessario, sarò il primo a modificarla.

Tra gli elementi positivi del bilancio che si impongono ad una particolare attenzione desidero sottolineare, onorevoli deputati, la minore spesa derivante per minor costo di combustibili, energia elettrica e carburante. E questo, in buona parte, il primo più tangibile risultato dell'opera di ammodernamento delle ferrovie dello Stato, per effetto della elettrificazione della rete. Tornerò in seguito su questo argomento: ora mi preme rilevare che si attua in tal modo la previsione economica della diminuzione dei costi che fu alla base del programma di elettrificazione.

Siamo giunti così a parlare dell'ammodernamento e del potenziamento della rete. A questo riguardo ritengo utile sottolineare che la parte straordinaria dell'entrata del bilancio delle ferrovie dello Stato si alimenta in gran parte della seconda *tranche* del finanziamento del piano di potenziamento ed ammodernamento dell'azienda, per un importo complessivo di 125 miliardi. Con la legge 21 marzo 1958, n. 289, l'azienda è stata autorizzata ad assumere impegni facendo ricorso al credito. Collocato nei mesi scorsi il mutuo per la prima rata di 30 miliardi afferenti all'esercizio 1958-59 (su questo punto posso dire che effettivamente abbiamo potuto usufruire di un momento di notevole favore, perché abbiamo potuto concordare un tasso di interesse non superiore al 5,50 per cento ed abbiamo potuto collocare le obbligazioni, da parte del consorzio per le opere pubbliche, non più sulla base del 91 ma del 99 per cento, cioè in condizioni estremamente favorevoli), è stato recentemente collocato anche il secondo prestito per l'importo di 30 miliardi, la parte cioè iscritta nel bilancio per l'esercizio 1959-60. Poiché la legge ha autorizzato l'azienda ad assumere gli impegni indipendentemente dall'espletamento delle operazioni connesse al piano finanziario, è stato possibile dare l'avvio ai programmi, che trovansi pertanto in avanzata fase di attuazione.

Infatti, su 125 miliardi di spesa autorizzata, sono state già approvate proposte per lavori e forniture per 109 miliardi e cioè l'87 per cento della spesa e si prevede la ultimazione delle relative opere entro il 1961; mentre, per il rinnovamento accelerato dell'armamento, di cui alla aliquota di 50 miliardi che

la legge stessa prevede debba essere anticipata sui fondi di rinnovamento stanziati e da stanziare nel quinquennio 1958-59-1962-63, è stato approvato il piano generale dei lavori che comprende il rinnovamento di 1.400 chilometri su linee principali e di 450 chilometri su linee a medio traffico. Anche queste opere, per le quali si sta alacremente provvedendo all'approvvigionamento di materiali e all'esecuzione delle opere stesse, saranno ultimate entro il 1961.

A questo riguardo i relatori di minoranza hanno sottolineato la necessità di eliminare i paurosi arretrati nelle manutenzioni e nei rinnovi del materiale. Mi consentano di rilevare che da quando ho assunto il Ministero dei trasporti, ciò ha formato oggetto della mia costante attenzione.

Nel fervore di dimostrare la loro tesi gli onorevoli relatori di minoranza non si sono accorti o non hanno avuto modo di accorgersi, nonostante la dimostrata diligenza nel raccogliere i dati, che di fronte al miliardo e 178 milioni stanziati nell'esercizio 1946-47 per il rinnovamento e manutenzione straordinaria della linea, si è passati, negli otto successivi esercizi finanziari fino al 1954-55, allo stanziamento complessivo di miliardi 76, corrispondenti ad una media annua di circa miliardi 9,5 e negli esercizi dal 1955-56 al 1959 alla somma complessiva di miliardi 145, pari ad una disponibilità media di circa 29 miliardi annui.

L'erogazione dei fondi è stata, quindi, molto rapida ed il complesso dei lavori e delle forniture, specialmente nel corso del 1959, ha raggiunto un ritmo molto intenso. Sotto questo profilo — bisogna che io lo faccia rilevare perché, modestamente, mi pare che possa essere reso evidente questo dato di fatto al Parlamento in questa circostanza — notevole è stato il contributo che alla politica anticongiunturale ha dato l'azienda, con la sollecita programmazione delle opere e la tempestiva attuazione di essa, come è stato autorevolmente riconosciuto dal governatore della Banca d'Italia alla assemblea generale tenuta in Roma il 30 maggio 1959.

Ma io desidero che siano tratti i massimi profitti derivanti dalla continuità di programmazione e di esecuzione del piano: mi è gradito comunicare, a tale riguardo, che sarà quanto prima sottoposto al Consiglio dei ministri il disegno di legge che autorizza il finanziamento della seconda fase del piano, per l'importo di 150 miliardi di lire. Sarà così possibile affrontare l'esecuzione di opere vera-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

mente imponenti agli impianti fissi e forniture notevoli per il parco.

Queste opere e forniture sono in rapporto all'analisi degli elementi relativi alla potenzialità sfruttata dalle linee considerate nel piano, analisi da cui emerge che, su alcune di tali linee, è stato raggiunto il limite del volume di traffico che può essere smaltito, mentre, per altre, vanno eliminate alcune singolari caratteristiche per dare uniformità all'intero itinerario cui si riferiscono.

Per quanto poi riguarda il parco ferroviario, gli investimenti previsti nella seconda fase del piano riguardano l'approntamento dei mezzi di trazione per nuove elettrificazioni e per le trasformazioni delle linee in corrente continua, la dieselizzazione dei servizi di treno e quelli di manovra, l'adeguamento e la modernizzazione del parco merci e viaggiatori.

Ho voluto accennare sinteticamente ai criteri cui il piano si ispira, ritenendo superfluo, per averli citati in più occasioni, soffermarmi sui singoli lavori e le singole forniture: desidero, per altro, ripetere, ciò che ho già avuto occasione di dire al Senato e cioè che gli interventi previsti in favore delle ferrovie nel noto piano quinquennale in corso di attuazione, aggiunti a quelli deliberati dopo il completamento della ricostruzione, con le diverse leggi che hanno avuto ripetuti finanziamenti a favore delle ferrovie dello Stato, giustificano ampiamente la constatazione che gli investimenti nel settore ferroviario seguono un ritmo soddisfacente. Non sono pertanto affatto giustificati i rilievi che da talune parti sono stati fatti circa una presunta trascuratezza da parte del Governo del settore ferroviario rispetto ad altri settori: considerati nel loro complesso, gli investimenti a favore delle ferrovie, hanno, infatti, raggiunto, negli ultimi 5 anni, la cifra imponente di 500 miliardi.

Tali interventi sono consacrati in provvedimenti legislativi che il Parlamento ha attentamente valutato e che sono stati concepiti con criteri razionali, in armonia con la politica generale economica del Governo: possiamo constatare che i primi risultati dell'azione di Governo sono confortanti e dimostrano la validità dei criteri adottati in questo settore.

Gli interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'azienda e l'opera di riordinamento sul piano organizzativo avranno una influenza determinante per porre il servizio ferroviario in grado di rispondere sempre meglio alle esigenze del paese. Già, intanto, con il nuovo orario, entrato in vigore il 31 maggio ultimo scorso, sono stati realizzati notevoli acceleramenti nei trasporti merci, particolar-

mente delle derrate deperibili. La principale innovazione è costituita dall'istituzione di una rete, per ora limitata — in via sperimentale — alle relazioni Milano-Roma-Napoli; Milano-Palermo; Torino-Venezia; Venezia-Torino; Genova-Roma e Bologna-Roma, di treni merci particolarmente veloci denominati « rapidi speciali » per l'inoltro delle merci ordinarie fra grandi centri di produzione e di consumo.

Questi treni consentiranno, sulle relazioni suddette l'arrivo a destinazione dei trasporti il giorno successivo o, per le relazioni più lontane, il secondo giorno dopo quelle di carico.

Vi sono stati, in questi ultimi tempi, interventi autorevoli di deputati per la gestione di carri refrigeranti ed ho potuto constatare che il nostro parco ha raggiunto le 8 mila unità; l'anno scorso non si sono verificate difficoltà; quest'anno, invece, abbiamo avuto dei momenti di seria preoccupazione.

La richiesta di carri refrigeranti per il trasporto di prodotti ortofrutticoli ha raggiunto, in questi ultimi giorni, una intensità elevatissima, soprattutto per la concomitanza della campagna delle albicocche nel napoletano — in ritardo sul normale — e di quella delle pesche bianche della Romagna e del veronese, in anticipo.

Infatti, sono stati caricati ben 5.480 carri, con una media giornaliera di 783 unità, in prevalenza destinati all'estero. La punta massima si è avuta il giorno 26 giugno ultimo scorso, con 970 carri caricati.

La situazione è stata resa più pesante dal fatto che, in concomitanza con la forte produzione di frutta estiva, si è verificato l'arrivo ai porti di Genova, Venezia e Napoli di piroscafi di banane e carne congelata, merci per le quali viene pure richiesta la fornitura di carri refrigeranti.

Nei giorni dal 9 al 12 luglio ultimo scorso sono stati caricati complessivamente 2.916 carri refrigeranti, di cui 2.127 (cioè il 73 per cento) nei soli compartimenti di Bologna e Verona.

In complesso, dal 25 giugno (inizio del periodo di più intensa richiesta) al 12 luglio risultano caricati ben 13.554 carri refrigeranti.

La situazione, alla data odierna, è da considerare quasi normale e, se non si verificano circostanze sfavorevoli ora non prevedibili, la breve crisi dei primi giorni del mese dovrebbe considerarsi superata.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, si è cercato di adeguare le composizioni dei treni all'importanza reale delle correnti di traffico, attuando qualche sdoppiamento dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

treni, quasi tutti a carattere temporaneo estivo, per fronteggiare la forte affluenza dei viaggiatori che, nel corso dell'orario precedente, aveva costretto ad effettuare frequentemente treni supplementari.

In particolare, è stato dato maggiore sviluppo ai treni periodici estivi destinati al servizio turistico, prevalentemente internazionale, che si rivela sempre più importante e, considerato che l'intensità del traffico estivo nel 1958 si è protratto fino oltre la metà del mese di settembre, è stata opportunamente estesa la periodicità di molti treni, per acquisire nuovo traffico.

Non ritengo, qui, di dover scendere alla particolareggiata illustrazione dei miglioramenti introdotti con il nuovo orario: miglioramenti che anche se spesso squisitamente tecnici sono idonei a produrre non indifferenti risultati economici.

A questi risultati di ammodernamento e di potenziamento occorre aggiungere quelli di carattere economico, che si esprimono in termini di minore costo dei servizi o di maggiore produttività degli investimenti effettuati nel settore.

Si può calcolare che, con l'attuazione della seconda fase del piano, si avrà una minore spesa di miliardi 10,3. Debbo però aggiungere che la contrazione della spesa, resa possibile dai nostri diuturni sforzi, appare suscettibile di essere neutralizzata da sopravvenienti elementi di aggravio di natura inderogabile: mi riferisco particolarmente ai crescenti oneri per il personale, alle spese per i rinnovi e quelli per interessi e ammortamenti dei mutui contratti per investimenti patrimoniali.

Occorrerebbe, quindi, di fronte alla rigidità della spesa, poter manovrare con una certa libertà le leve dell'entrata, cioè le tariffe. Ribadisco, a questo proposito, la necessità — che è mio proposito di riaffermare in occasione della riforma di struttura dell'azienda — che la manovra tariffaria sia resa più snella. Ma essa, peraltro, anche con la maggiore snellezza, incontrerà, come incontra attualmente, limiti invalicabili nella situazione economica del nostro paese: il riguardo dovuto a zone depresse del nostro territorio, le cautele che impone la considerazione di settori economici particolarmente delicati, l'esigenza di non gravare su determinate categorie di utenti. Questo, onorevoli deputati, è l'aspetto, per così dire, drammatico della situazione dell'azienda: di fronte alla rigidità della spesa abbiamo la esistenza di condizioni sociali ed economiche che impediscono non soltanto di accrescere le remuneratività dei servizi ma perfino di

attenuare la inadeguatezza dei costi di alcuni particolari settori di tariffa.

Tuttavia, occorre fare qualche cosa in questo settore per evitare, almeno, la troppo stridente contraddizione tra i due elementi cui ho sopra accennato: e pertanto è stato studiato un modesto ritocco alle tariffe per il trasporto viaggiatori, che è imposto oltre che dall'aumento dei costi, dalla necessità di migliorare, attraverso la rettifica dei prezzi tra la prima e la seconda classe, la distribuzione dei viaggiatori fra le due classi.

Devo, a questo punto, rilevare che le argomentazioni e i dati tabellari prospettati nella sua relazione dall'onorevole Riccardo Lombardi non tolgono assolutamente nulla alla validità delle affermazioni da me fatte, secondo cui: 1°) le tariffe italiane sono più basse che in altri paesi; 2°) se venissero applicate le tariffe straniere, i proventi a parità di volume del traffico sarebbero ben superiori e le condizioni della finanza ferroviaria sarebbero altresì migliori. Questi dati, infine, non tolgono nulla alla validità dell'affermazione, incontestabile, secondo la quale i costi di esercizio delle ferrovie rispetto all'anteguerra sono aumentati secondo un dato rapporto (70-80 volte ad esempio) e che le tariffe sono aumentate secondo un rapporto assai più modesto.

I risultati cui si perviene con quei calcoli guardano semmai un altro lato del problema, che con le tariffe non ha più a che vedere: quello della sostenibilità, per una collettività economica nazionale, di un dato livello di prezzi di trasporto. Ma questo lato del problema è stato sempre da me considerato in tutta la sua importanza.

Si sa che il prezzo di un certo servizio (o bene) può essere più o meno facilmente « sostenibile » a seconda del potere di acquisto di una collettività; si sa anche (ed è ovvio) che un dato bene o servizio può essere estesamente o modernamente consumato a seconda che il reddito nazionale consenta o non quella spesa.

Non vi è all'origine di questi calcoli un giudizio sul livello di prezzo di un dato servizio (o bene), ma un giudizio, insomma, sulla altezza relativa del reddito nazionale *pro capite* e sulla sua capacità a sorreggere un dato tenore di consumi.

Che cosa indica allora quel calcolo? Riesce solo a ricordare che il reddito nazionale *pro capite* è per l'Italia assai modesto. Ci indica cioè che ci sono paesi ricchi e paesi meno ricchi o poveri. Senza togliere niente alle affermazioni fatte, secondo cui le tariffe italiane sono le più basse d'Europa, ci dice solo che malgrado questo, giacché il reddito *pro capite*

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

ha uno scarto maggiore, gli italiani possono spendere meno in viaggi in confronto agli altri paesi.

Indici combinati per questo genere ne potremmo fare per il cinema o per il pane, per le automobili o per il tabacco o per le scarpe.

Ed in ognuno di questi casi sapremmo sempre come si viene a combinare lo scarto del reddito individuale contro lo scarto del prezzo di una merce (o di un servizio). E quando volessimo considerare le quantità consumate di ogni bene (o servizio) avremmo ancora un rapporto composito, che è la combinazione dei tre fattori: reddito nazionale *pro capite*, livello di un prezzo nei vari paesi, quantità del consumo di un bene o servizio nei vari paesi. Ed in quest'ultimo caso, il calcolo ci dice ancor meno, giacché vi entrano pure le propensioni al consumo e le preferenze di ogni collettività nazionale rispetto ad un dato consumo (qui si consuma un bene, altrove se ne preferisce un altro).

In definitiva, occorre tener presenti i seguenti termini concettuali: il trasporto di un viaggiatore-chilometro nella sua essenza tecnica viene prodotto all'incirca nello stesso modo nei vari paesi (costi a parte); e ove non si presentino differenze qualitative di rilievo (e in Italia si viaggia come in altri paesi), si può correttamente stabilire a che prezzo in ognuno dei paesi il servizio viene posto in vendita.

Data specialmente la uniformità della tecnica, questo confronto dice molto di per sé: riconferma, cioè, che le tariffe viaggiatori italiane sono più a buon mercato che in altri paesi. Ed è superfluo stabilire che esso non ha mai preteso, né poteva pretendere, di porre problemi di sostenibilità comparata, derivanti da ben note valutazioni della capacità di acquisto delle varie collettività nazionali, che tutti sappiamo è ben diversa passando da un paese all'altro.

Per quanto mi riguarda ho sempre detto, e ripeto ora da questa tribuna, che è stata e sarà mia costante e viva preoccupazione attuare una politica tariffaria corrispondente alle esigenze economico-sociali del nostro paese. E la più recente prova da me data in questo campo è quella della concessione del viaggio a condizione di particolare favore ai nostri lavoratori all'estero.

Quanto ho finora detto mi spinge, onorevoli deputati, a ripetere i concetti già affermati al Senato, sulla prospettiva che ci apre la constatazione dei risultati finanziari dell'esercizio ferroviario (non soltanto in Italia, ma pressoché in tutti i paesi) e la consapevo-

lezza dei termini obiettivi in cui deve svolgersi la politica aziendale: e cioè che le considerazioni che ho testé fatto al riguardo, che non appaiono suscettibili di confutazione, unite ai risultati di una ormai lunga esperienza, inducono, a mio avviso, a rivedere la nostra posizione concettuale in materia di autosufficienza finanziaria dell'azienda ferroviaria.

Ho detto al Senato, e lo ripeto qui, che è da chiedersi, cioè, se dobbiamo continuare a prospettarci la possibilità di una autosufficienza economica dell'azienda o dobbiamo attestarci su posizioni più caute e realistiche. In questo secondo caso, nessuno potrà sostenere, a mio avviso, che il *deficit* ferroviario, comune a tutte le ferrovie europee, costituisca una malattia inguaribile, dipendente da una congenita incapacità dell'esercizio ad assumere dimensioni economiche equilibrate. Dovrà, invece, porsi il quesito se il *deficit* non sia proprio un fenomeno fisiologico del servizio ferroviario, connaturato alle sue particolari caratteristiche, fra le quali, principalmente, le finalità di interesse pubblico da perseguire.

Non ripeterò qui gli argomenti pro e contro la tesi dell'autosufficienza economica delle aziende pubbliche di trasporti. In linea teorica è da riconoscere che il problema offre la possibilità di una soluzione favorevole alla tesi dell'autosufficienza.

Mi preme rilevare, invece, che sotto il profilo pratico, una lezione dobbiamo trarre, nell'attuale fase, della incontenibile realtà, caratterizzata da una differenza assai sensibile fra i costi del servizio e le tariffe, le quali non sono, e — quel che è più grave — non possono essere adeguatamente remunerative.

Il servizio ferroviario, onorevoli deputati, in altre parole, tende ad assumere, in presenza delle accennate condizioni, la fisionomia di un servizio pubblico diretto necessariamente al soddisfacimento delle esigenze della collettività. Nei riguardi di esso, quindi, come fenomeno preminentemente sociale, il significato del risultato finanziario non può esprimersi soltanto in termini di tornaconto aziendale o di pareggio: esso, invece, deve considerarsi soddisfacente quando il suo risultato si identifica con quello della buona amministrazione, e, particolarmente, della migliore amministrazione realizzabile nelle condizioni attuali.

E non credo che sia di buon gusto fare della troppo facile ironia su questa espressione. È principio fondamentale del diritto amministrativo il conseguimento della buona amministrazione. Anzi questa meta è precisa-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

mente la più alta che gli amministratori si possano proporre nel compimento dei loro doveri.

Buona amministrazione significa, da un lato, perfezionamento dell'organizzazione amministrativa e, dall'altro, sodisfacimento dei bisogni collettivi e dell'interesse generale con la maggiore economia di mezzi e di spesa.

Non è, quindi, quello che mi son proposto un fine facile e a portata di mano.

Ma, come ho detto, la mia conclusione trae rilievo dalle insopprimibili caratteristiche ed esigenze economiche e sociali del nostro paese ed io sono convinto che sarebbe gravissimo errore non tenerne conto e mascherarla con prospettive illusorie.

Alla stregua di queste considerazioni assumono nuovo rilievo alcuni problemi che esporrò sinteticamente alla vostra attenzione.

Non è da trascurare, infatti, che l'essenziale funzione di interesse pubblico cui risponde la ferrovia, e che può apparire talmente preminente da porre in seconda linea l'importanza dei risultati meramente finanziari dell'esercizio, costituisce un potente richiamo alla coscienza ed al senso di responsabilità degli amministratori: ed in questa accezione ritengo che siano da comprendere non soltanto coloro che manovrano direttamente le leve dell'azienda ma gli uomini di Governo e del Parlamento, cui spetta la più alta funzione di orientamento politico-economico dell'azienda stessa.

Incombe, dicevo, a tutti noi, in maniera più impegnativa, il dovere di tendere alla maggiore chiarezza del bilancio, alla più approfondita indagine per accertare quali siano i servizi ed impianti i quali, benché passivi, abbiano effettiva rispondenza alle pubbliche necessità, e, infine, alla migliore e più razionale organizzazione aziendale.

Nel quadro di queste direttive occorre considerare la nostra azione per il rimborso degli oneri extra-aziendali.

Nessuna contraddizione tra quanto ho finora detto in materia di *deficit* ferroviario ed il principio consacrato ormai nella legge per il rimborso di questi oneri.

Al riguardo, debbo chiarire che le considerazioni da me espresse vanno riferite, evidentemente, a condizioni generali economiche, giuridiche, sociali; mentre gli oneri extra-aziendali sono costituiti da ragioni specifiche di aggravio del bilancio di esercizio. Pertanto, è da confermare la giustezza del principio del rimborso che conferma, altresì, la sua natura di necessario e utile strumento di chiarezza. Nei riguardi del rimborso degli oneri extra-

aziendali, anche quest'anno esso si ripercuote in bilancio nella misura forfettaria provvisoria di miliardi 55: ed ora è stato emanato il decreto presidenziale che determina, in via permanente, i criteri da seguire per la individuazione analitica degli oneri stessi.

Ho affermato la necessità di delineare il limite al di là del quale cessa di esistere l'interesse generale: in altre parole occorre determinare quali servizi e quali impianti debba esercitare la ferrovia e perciò debbano far carico alla collettività e quali altri, invece, occorra abbandonare agli altri mezzi di trasporto. Il problema, quindi, si riallaccia al ridimensionamento della rete, che nel nostro paese è stato attuato in misura men che modesta, specialmente se confrontiamo i risultati della nostra azione, in questo settore, con quel che è stato fatto dalle altre ferrovie europee.

Ma è chiaro che le condizioni geografiche ed economiche del nostro paese non consentono un'azione di vasta portata ed impongono la maggiore cautela: cosicché, come più volte ho dichiarato da questa tribuna, è mio proposito, prima di eliminare tronchi ferroviari, di accertarne rigorosamente la inutilità sotto qualsiasi profilo: strumentale, economico e sociale.

Ma, a proposito di eventuali soppressioni, desidero dire qualche cosa di più. La soppressione di linee ferroviarie o ferrotorviarie è possibile solo quando la sostituzione migliori i servizi, cioè quando la collettività venga servita con il nuovo servizio meglio che con il vecchio. In secondo luogo, non è possibile arrivare alla soppressione dove le linee adempiano a compiti sociali insostituibili o per mancanza di strade o perché nelle località servite non vi è possibilità di accesso, durante certe stagioni, per le condizioni climatiche o perché le linee servono, in determinate ore del giorno, all'afflusso di lavoratori verso altre località.

Una considerazione che noi abbiamo sempre tenuto presente, circa la soppressione di linee, è che a volte non basta l'ammodernamento degli impianti per acquisire le entrate. Spessissimo abbiamo constatato che anche con l'ammodernamento delle linee il traffico diminuisce. E ciò perché la motorizzazione aumenta continuamente e in maniera così sensibile per cui gran parte della popolazione si serve degli autoveicoli.

In questi cinque anni, avendo soppresso parecchie centinaia di chilometri di ferotramvie, ho potuto constatare con gioia che i servizi sostitutivi sono stati più tardi apprezzati dalle popolazioni, e gli stessi deputati,

che in un primo momento avevano sollevato le loro proteste, sono venuti in seguito a dirmi con lealtà che i nuovi servizi rispondevano meglio alle esigenze locali.

Di fronte a questa situazione assicuro che, tutte le volte che si dovesse provvedere a qualche soppressione, interpellerei i deputati, i senatori e le autorità locali per discutere ampiamente i provvedimenti da prendere nell'interesse locale.

Onorevoli deputati, ho concluso la mia esposizione.

Non è per seguire una consuetudine, ma per intimo convincimento, che desidero dare atto a tutti coloro che hanno preso parte alla discussione, della competenza e della passione con le quali hanno sottoposto ad approfondita indagine i nostri problemi. Ad essi vada il mio ringraziamento.

In conclusione, da un obiettivo esame degli elementi che ho esposto, si può ritenere che nel settore dei trasporti sia stato realizzato un sensibile progresso nella organizzazione strumentale, nella consistenza dei mezzi offerti, nell'entità del movimento dei viaggiatori e delle merci, nel perfezionamento delle varie tecniche, nella organizzazione amministrativa, e, infine, nella chiarezza della situazione finanziaria.

Sarà nostra cura far di tutto perché il paese possa contare su servizi sempre più efficienti, inquadrati in un sano sistema economico; ed io sono sicuro che i migliori risultati potranno essere conseguiti se l'azione del Governo sarà confortata dall'autorevole appoggio del Parlamento e dalla comprensiva collaborazione delle categorie interessate e di tutto il personale addetto al settore. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. La mia dichiarazione è perfettamente giustificata dalla risposta che l'onorevole ministro ha dato ai molteplici interrogativi da noi avanzati.

L'onorevole ministro ha annunciato la presentazione imminente di quattro grossi provvedimenti: 1°) provvedimento di riforma della legge sulla concessione delle autolinee; 2°) provvedimento di riforma della legge dell'autotrasporto merci; 3°) provvedimento relativo alla riforma del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato; 4°) provvedimento riguardante le tariffe.

Quanto ha detto il ministro a illustrazione di questi provvedimenti si può considerare

una risposta negativa alle precise domande avanzate nella nostra relazione di minoranza, che erano rivolte soprattutto ad impegnare il ministro proprio nella previsione di un'imminente presentazione di leggi che a nostro avviso vincoleranno in avvenire la politica dei trasporti e in un senso analogo a quello invalso in questi anni, da noi ritenuto incompatibile con una sana politica dei trasporti, intesa come componente essenziale di una politica di sviluppo economico.

L'onorevole ministro ha accennato all'opera da me compiuta come ministro dei trasporti. Ella ha perfettamente ragione, onorevole ministro: nel 1946 fui io non a innovare, ma a ricostituire una certa continuità legislativa per ciò che riguarda le ferrovie in concessione; fui io a concedere i primi permessi alle autolinee di trasporto, anche concorrenziali alle ferrovie.

Non è tuttavia esatta l'affermazione secondo la quale il Governo aveva allora pieni poteri in materia di trasporti, in quanto i suoi provvedimenti, anche per settori particolari come quello dei trasporti ferroviari, erano sottoposti al rigoroso controllo di una commissione alleata. Basti dire che non poté essere attuata la riforma del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, intesa a correggere i gravi errori della legislazione fascista, riforma che costituiva uno dei postulati della resistenza e la cui attuazione era stata sollecitata dai rappresentanti dei ferrovieri. Quella riforma poté soltanto essere illustrata e indicata come traguardo da raggiungere ma dovette essere lasciata alla responsabilità della Costituente e del successivo Parlamento proprio a causa dei limiti che alcune clausole del trattato di armistizio ponevano all'opera dei governi italiani durante e subito dopo la Resistenza.

Non va d'altra parte dimenticato — ed ella, onorevole ministro, non avrà difficoltà a darmene atto — che la situazione del 1946 era ben diversa da quella del 1949 e del 1950, quando ormai la situazione si era relativamente normalizzata e non era più necessario agire secondo scelte obbligate, costasse quel che costasse.

La situazione esistente negli anni della prima ricostruzione era ormai superata nel 1950 e si prospettava allora la possibilità di una scelta cosciente, da adottare sulla base di un indirizzo di governo sufficientemente omogeneo e coerente che, a nostro avviso, è mancato.

Fra le pieghe dell'ultima parte del discorso dell'onorevole ministro si può leggere un rim-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

provero all'opposizione e in particolare alla relazione di minoranza, che sarebbe stata molto severa nel giudicare l'operato del Governo circa l'opera compiuta nell'ultimo decennio. Il rimprovero è solo in parte giustificato, perché noi siamo i primi a riconoscere che in questi ultimi anni, durante la gestione del ministro Angelini, molto si è fatto.

Dovrei essere l'ultimo a ricordare che, allo scadere del decennio della ricostruzione ferroviaria, ripresi deliberatamente a intervenire con un mio discorso sulla politica dei trasporti proprio per fare il bilancio consuntivo di dieci anni di lavoro e per accennare ai criteri da seguire per l'impostazione di una seria politica dei trasporti.

In quella occasione fu accennato alla situazione veramente scandalosa in cui si erano venute a trovare le ferrovie dello Stato per obsolescenza ed arretratezza. E sulla constatazione di tale stato di cose non si poteva non essere d'accordo, così come vi era un accordo di fatto, anche sui rimedi da adottare.

I maggiori stanziamenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria, per le riparazioni, per la manutenzione ordinaria e straordinaria, ai quali si è testé riferito l'onorevole ministro, rappresentano un fatto indiscutibile avvenuto non dirò in conseguenza di questo mio intervento, ma anche certamente in conseguenza di esso anche perché quel mio intervento era situato al momento giusto che corrispose con l'assunzione della responsabilità del Ministero dei trasporti da parte del ministro Angelini.

Indubbiamente lo stato intollerabile in cui erano ridotte le ferrovie nel 1955 ha cominciato ad essere corretto. Il piano di riforma di investimenti quinquennali si sviluppa bene e dà un contributo ad una politica ferroviaria degna di questo nome, anche come azione anti-congiunturale.

La nostra critica si riferisce non alla mancanza di una politica ferroviaria, ma alla carenza di una politica dei trasporti, ciò che è una cosa molto diversa. Domandare ed ottenere dalla collettività nazionale sacrifici importanti, del resto largamente remunerati dai servizi che l'azienda rende, a *pro* delle ferrovie dello Stato, è una delle condizioni per una buona politica dei trasporti. Ma quando noi applichiamo questa somma di sacrifici ad una azienda come quella delle ferrovie dello Stato e nello stesso tempo la deprimiamo attraverso una politica sbagliata per altri rami paralleli o concorrenti delle ferrovie dello Stato, allora la stessa politica di avviamento, di riforma, di potenziamento delle ferrovie dello Stato si

risolve, di fatto, in uno sperpero (sempre relativo, ma tale) di capitali e di risorse nazionali.

Ciò che manca è proprio una politica di coordinamento fra trasporto su rotaia e trasporto su strada, una visione organica. Non credo che ciò che abbiamo affermato nella relazione di minoranza sia smentito o possa essere smentito dal fatto che l'Italia, tra i paesi dell'Europa, non si trova nelle peggiori condizioni ferroviarie, né nelle peggiori condizioni dal punto di vista degli autotrasporti, considerati ciascheduno separatamente.

E nel suo complesso che la politica dei trasporti, come il coordinamento strada-rotaia, è sbagliata. Però bisogna considerare anche ciò che è frutto di una situazione equivoca (che non è responsabilità di questo o di quel ministro) dovuto alla mancanza di una distribuzione di compiti tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti, per cui vi è la pratica impossibilità per il Ministero dei trasporti, con la sua attuale struttura, di incidere seriamente nella politica della strada, sicché l'onorevole Romita chiamava il Ministero dei trasporti, il Ministero delle ferrovie.

Questa deformazione del Ministero dei trasporti, con un eccesso di potere in una branca ed una deficienza di potere in un'altra, non concorre ad attuare una seria politica dei trasporti.

Come si è comportato il ministro in questa situazione che in modo notevole è condizionata da queste difficoltà strutturali del nostro sistema amministrativo e della ripartizione non razionale di compiti fra i diversi dicasteri? Nel modo che abbiamo denunciato nella nostra relazione e che avevamo anticipato due anni fa, sicché non poteva essere una sorpresa che oggi si tirassero certe conseguenze.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le ho mandato tutti i dati che mi ha chiesto.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Quindi da allora vi è stata sì una diversa politica riguardo alle ferrovie, ma non una diversa politica dei trasporti, che in larga misura significa politica di coordinamento strada-rotaia.

In realtà, noi abbiamo richiesto per quanto riguarda il problema cruciale delle autolinee un impegno e cioè che non sia rinnovato il famoso accordo con l'« Anac ». So che è stato denunciato alla sua scadenza, ma noi abbiamo rivolto al riguardo una domanda esplicita, e non so se la mancata risposta sia dovuta ad una pura e semplice dimenticanza o se sia frutto di un disegno politico. In quest'ultimo caso, sarebbe giusto che ella ce lo dicesse.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

L'accordo « Anac »-ferrovie dello Stato sarà rinnovato negli stessi termini? Noi riteniamo che non dovrebbe esserlo. Non può essere stipulato sotto la forma di un accordo consensuale, a parità di diritti, fra due enti che partono da una eguale posizione di forza. È il Ministero dei trasporti che deve fissare i limiti di questo accordo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già detto che è stato denunciato e sto esaminando l'eventuale suo riesame.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. Però non ha risposto sull'indirizzo di questo riesame.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella dice che deve essere rifatto un riesame. Ne prendo atto.

LOMBARDI RICCARDO, *Relatore di minoranza*. A questo proposito, ella non ci ha dato una risposta, proprio su questo settore cui ella ha dato la sua giusta importanza ponendolo in cima, al primo punto della sua esposizione. Per quanto riguarda le autolinee si continua nel sistema passato, onorevole ministro, che non giustifica se non nell'ambito molto indiretto e direi non pertinente al problema che ci sta di fronte il suo ditirambo sullo sviluppo e il perfezionamento delle autolinee quasi che ci fosse qualcuno che abbia pensato di sopprimere o di soffocare le autolinee. Qui, si tratta di considerare con serietà i compiti e le responsabilità specifiche di questo settore; si tratta di non lasciare al caos di una concorrenza indiscriminata una politica dei trasporti, concorrenza aggiungo che si verifica in una situazione di privilegio per le autolinee. Basta accennare ad una sola delle componenti che non hanno mancato di preoccupare studiosi di economia, cioè all'assurdo in cui ci si è trovati nel nostro paese dovendo stabilire un piano per quanto riguarda le autostrade, senza il minimo riferimento a quella che è una politica ferroviaria, senza che mai nessuno, neppure istituzionalmente abbia sentito il dovere di preoccuparsi se le autostrade non si sovrapponevano come componente parallela ad altre relazioni di traffico ferroviario di cui bisognava perlomeno esaminare la vitalità, e il grado di incidenza in rapporto alla istituzione delle autolinee. Tutto questo rischia di portare ad una dispersione degli sforzi, ad uno sperpero delle risorse e non a un loro utilizzo. In altri termini, non si raggiunge l'*optimum* o non si persegue l'*optimum* di utilizzo che è necessario in una politica dei trasporti che investe una parte così cospicua del reddito nazionale e che partecipa in misura così rilevante allo sviluppo del nostro paese.

Ecco, quindi, che l'impostazione della politica delle autolinee che attualmente è seguita non ci pare giusta, né ci convincono le ragioni che sono state dette per dimostrare il contrario, e si rischia di proseguire con lo stesso andazzo di prima, mantenendo, accrescendo e moltiplicando gli elementi di confusione e di dilapidazione che sono insiti nella attuale struttura. Lo stesso fatto che il ministro non si sia impegnato in una risposta, che noi invece aspettavamo da lui, sulla riforma della legge del 1939 sulle autolinee, dimostra che il ministro insiste sulla sua, mi scusi la parola forse eccessiva, ma non irriguardosa, forsennata risoluzione di non riconoscere alle ferrovie dello Stato l'esercizio in esclusiva delle linee sostitutive o di linee ferroviarie per servizi ausiliari. Ho già detto queste cose tre anni fa; anche in relazione al M.E.C., del resto, nessuno dei paesi dell'Europa occidentale ha adottato questa impostazione. È un privilegio, un triste privilegio, a mio giudizio, soltanto dell'Italia.

Quando ella ha annunciato la presentazione del provvedimento mi sono permesso di interromperla per domandarle se esso avrebbe ricalcato le linee di quello già presentato nella passata legislatura e che fortunatamente, a mio giudizio, andò in decadenza per lo scioglimento del Parlamento.

Ella mi ha risposto di no; però sulle linee essenziali ricalca o no quel provvedimento? Se lo ricalca, salvo i dettagli, è valida la critica veemente che abbiamo dovuto muovere non già, come ella riconoscerà ben facilmente, ad un disegno di legge decaduto in seguito allo scioglimento delle Camere, ché sarebbe stata inutile critica, ma ad una intenzione che avevamo ragione di sospettare e che ella oggi di fatto conferma, di ripetere quella impostazione nel nuovo progetto annunciato.

Quindi c'era da attendersi che quel provvedimento sarebbe stato ripresentato. Infatti oggi ella ce l'ha preannunziato. Dalla sua parziale reticenza devo pensare, lo ripeto, che i criteri ispiratori, se non i dettagli, del nuovo provvedimento non siano difforni da quelli che animarono il disegno di legge presentato nella passata legislatura e che hanno giustificato le critiche che abbiamo mosso nella nostra relazione.

Analogamente si deve dire per ciò che riguarda la gravissima questione degli autotrasporti merci. L'onorevole ministro ha riconosciuto — e come non poteva non farlo? — che siamo in uno stato di crisi: trasporti abusivi, mancanza assoluta di possibilità di controlli seri e razionali. L'onorevole ministro ha avuto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

questa volta il cattivo gusto di ricordare lo scioglimento dell'E.A.M. Ma siamo sempre al 1946! Io farei perdere molto tempo alla Camera se discutessi la possibilità di riferirsi alle condizioni di questo settore nel 1946, per giustificare in qualsiasi modo un atteggiamento liberista di oggi. Sono molto spregiudicato in queste cose. Riconosco che in determinate congiunture bisogna avere il coraggio di una politica liberista, ma non in tutte le congiunture. Bisogna sapere assumersi la responsabilità degli errori ed io per la mia parte mi sono sempre assunto la mia responsabilità e sono disposto ad assumerla sempre per ciò che mi riguarda personalmente. Sono perciò disposto a discutere in qualunque sede la questione e a dimostrare la totale inconsistenza del riferimento alla situazione del 1946.

Ora sia nel settore degli autotrasporti di persone sia in quello degli autotrasporti di merci (non voglio tediare la Camera obbligandola a una rilettura particolareggiata di ciò che abbiamo scritto nella nostra relazione) noi abbiamo fatto non proposte generiche, non critiche fumose, ma alcune proposte concrete. Abbiamo domandato che i due nuovi provvedimenti di cui l'onorevole ministro ha confermato l'imminente presentazione al Parlamento contengano determinate direttive e indirizzi. Quelli che ci ha annunziato l'onorevole ministro esplicitamente ed implicitamente sono l'esatto contrario di quello che noi abbiamo domandato.

Lo stesso si dica per la questione delle ferrovie in concessione. Onorevole ministro, ella non può sbrigarcela così facilmente dicendo che si ha la fissazione della nazionalizzazione.

La questione del riscatto delle ferrovie in concessione è stata posta seriamente al momento della legge n. 1221. Ella poteva ricordare altre cose oltre quelle che ha ricordato: poteva ricordare le perplessità da noi due espresse sia alla prima edizione del progetto che noi contribuimmo insieme a modificare, perché si trattava di una impostazione francamente non basata su una realtà economica, sia nella seconda impostazione: la diffidenza e la preoccupazione per ciò che riguardava l'eccesso di ottimismo venivano compensate da una persuasione che trovò la sua espressione nelle parole con cui il ministro di allora, onorevole Malvestiti, fece la dichiarazione conclusiva: è un utile esperimento, dopo il quale, egli disse, ove si dovesse continuare un esborso aggiuntivo per integrazioni di bilancio non resterebbe che il ricorso al riscatto e la nazionalizzazione.

Questo è un impegno che, direi, collettivamente il Parlamento ha preso nel momento stesso in cui ha approvato a larga maggioranza (credo anzi all'unanimità) la legge n. 1221.

Ammettiamo pure che vi sia stato un errore per eccesso di ottimismo, che magari possiamo aver condiviso, ammettiamo che vi sia quindi una parte di responsabilità che 'tocca un po' tutti i settori della Camera, responsabilità per aver votato quel provvedimento, però oggi siamo in grado di constatare se quel tipo di impostazione data regge o non regge alla critica dei fatti, cioè a tutte le risultanze economiche e tecniche.

Non regge, onorevole ministro. Per quanto si cerchi di arzigogolare sul significato delle cifre (e non è vero che le statistiche sono fumose, poiché corrispondono a risultati controllabili ad esborsi autorizzati dal Parlamento, quindi facilmente controllabili), tutto il sistema non regge. E noi oggi, avendo la prova provata che il sistema non regge, desideriamo che sia presa la via del riscatto per la nazionalizzazione, il che non è un puro e semplice omaggio ad una impostazione di carattere politico, ma risponde a delle necessità tecniche ed economiche insieme.

Non vi è alcuna ragione economica (e per questo, ripeto, non posso che rimettermi agli argomenti espressi nella relazione di minoranza), anzi vi sono tutte le ragioni contrarie, per potere affermare che oggi risponde ad un minimo di esigenza di coordinamento dei servizi e di redditività massima, o per lo meno di redditività elevata (vede, onorevole ministro, che mi contento di poco), il lasciare un settore abbastanza importante, come quello delle ferrovie, in regime di concessione.

Dovrei riprendere le risposte che ella ha dato sul problema delle tariffe; ciò comporterebbe il totale esaurimento del tempo limitato concordato con il Presidente; riservandomi perciò di ritornare sull'argomento in altra sede, dedicherò qualche parola alla riforma che ella ha preannunciato, l'ultima delle quattro: per quanto si possa giudicare dal modo circospetto con cui ce l'ha presentata, riferendosi ad una sua esperienza personale, essa non risponde, a nostro giudizio, all'indirizzo che le avevamo proposto.

È evidente che la riforma del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è un elemento essenziale (la questione non è solo giuridica, onorevole ministro) per la gestione economica dell'azienda, che trae vitalità dalla sua autonomia reale e non teorica,

avverrà non secondo le direttive sulle quali concordammo una volta, ma mantenendo, e probabilmente accentuando, quella commistione di poteri politici ed amministrativi che si riscontra nella doppia figura del ministro (non parlo del ministro Angelini, ma di qualsiasi ministro preposto al dicastero dei trasporti prima di lei o dopo). Questa doppia funzione del ministro, come presidente del consiglio di amministrazione e perciò responsabile della gestione tecnica ed economica e insieme dell'indirizzo politico dell'azienda, mi creda, onorevole Angelini, è un assurdo, che nessuna esperienza, nemmeno quella che le deriva dai quattro anni di attività ministeriale in questo ramo, può giustificare. Questo è un assurdo contraddetto dall'esperienza di tutte le altre amministrazioni analoghe dei paesi dell'Europa occidentale, salvo l'Olanda forse, nei quali questa commistione di poteri non avviene, perché condizione essenziale dell'economicità della gestione di una azienda pubblica è la sua reale autonomia.

La carenza di una autonomia reale si avverte nel campo della gestione dell'azienda ferroviaria, e non per sua colpa, onorevole ministro, ma per colpa del sistema istituzionale in cui essa è inserita, sistema che è codificato dalla legge attuale e che sarà, secondo quanto abbiamo potuto apprendere dalle sue parole, rafforzato dal progetto che ella si appresta a presentare al Parlamento.

Per queste ragioni, onorevoli colleghi, e per tutte le altre che abbiamo esposto nella relazione di minoranza, dichiaro a nome del mio gruppo che voteremo contro il bilancio dei trasporti, con la piena coscienza di fare con questo un'opera responsabile, per dar vita, attraverso una critica costruttiva della politica dei trasporti, a un nuovo indirizzo in questo campo, degno dei bisogni della economia nazionale. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. 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.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 1325).

(*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.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 2.474.450.000.

Debito vitalizio e trattamenti similari, lire 208.500.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 6.882.843.000.

Spese diverse, lire 96.800.000.

Totale della Categoria I. — *Parte ordinaria*, lire 9.662.593.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 67.200.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna, lire 8.473.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 370 milioni.

Totale della Categoria I. — *Parte straordinaria*, lire 8.911.176.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. (*Spese effettive ordinarie e straordinarie*), lire 18.573.769.800.

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 1959-60.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1959-60, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti si intenderanno approvati con la semplice lettura.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 1325).

(*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 1959-60, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 402.709.338.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 42 miliardi 612 milioni.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 445.321.338.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini e officine*: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 98.010.000.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

§ 2. Gestione viveri « la Provvida », lire 9.656.000.000.

§ 3. Officine, lire 45.875.000.000.

§ 4. Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 15.015.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi*: § 1. Fondo ordinario, lire 80 miliardi 250 milioni.

§ 2. Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 205.600.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 511.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.521.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 600.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 1.510.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 130.500.000.

Titolo X. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XI. *Ufficio centrale carboni* (stralcio) nulla.

Titolo XII. *Operazioni per conto di terzi ecc.*, nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 257.284.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 26 miliardi 55 milioni.

Totale generale dell'entrata, lire 728 miliardi 661 milioni 118 mila.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 402.709.338.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 42 miliardi 612 milioni.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 445.321.338.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini ed officine*: § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 98.010.000.000.

§ 2. Gestione viveri « La Provvida », lire 9.656.000.000.

§ 3. Officine, lire 45.875.000.000.

§ 4. Gestione dell'energia elettrica prodotta ed acquistata, lire 15.015.000.000.

Titolo IV. *Gestione dei fondi pensioni e sussidi*: § 1. Fondo ordinario, lire 80 miliardi 250 milioni.

§ 2. Fondo speciale per le pensioni agli agenti, ecc., lire 205.600.000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 511.000.000.

Titolo VI. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 5.521.680.000.

Titolo VII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 600.000.000.

Titolo VIII. *Gestione dei mutui al personale*, lire 1.510.000.000.

Titolo IX. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*, lire 130.500.000.

Titolo X. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XI. *Ufficio centrale carboni* (stralcio), nulla.

Titolo XII. *Operazioni per conto di terzi, ecc.*, nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 257.284.780.000.

Titolo XIII. *Partite di giro*, lire 26 miliardi 55 milioni.

Totale generale della spesa, lire 728 miliardi 661 milioni 118 mila.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riasunti per titoli della entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1959-60.

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

RE GIUSEPPINA, Segretario, legge:

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960, 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 1959 al 30 giugno 1960, 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 1959-60, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

ART. 4.

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 della Amministrazione medesima.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

Rimessione all'Assemblea.

PRESIDENTE. Il prescritto numero di deputati ha chiesto — a norma dell'articolo 40 del regolamento — che il disegno di legge: « Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario » (1222), già assegnato alla XI Commissione (Agricoltura), in sede legislativa, sia rimesso all'Assemblea.

Il provvedimento rimane, pertanto, assegnato alla Commissione stessa, in sede referente.

Discussione del disegno di legge: Interventi in favore dell'economia nazionale. (1409).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Interventi in favore dell'economia nazionale.

Come la Camera ricorda, ieri la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. L'onorevoli Castelli, presidente della Commissione speciale, ha facoltà di svolgere la relazione.

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. Il disegno di legge che è al nostro esame va innanzi tutto inquadrato nelle linee generali di politica economica e sociale che già sono in atto da tempo, e che l'attuale Governo ha riconfermato nelle sue dichiarazioni programmatiche. È questo il primo provvedimento del Governo in carica di vastissima portata, non solo perché si tratta di quasi 300 miliardi che si rimettono nel circuito economico nazionale, ma soprattutto perché è stato presentato come un provvedimento a largo indirizzo incentivante con l'obiettivo di potenziare il settore economico e sociale, venendo a creare così ulteriori possibilità di lavoro, nel quadro della politica di sviluppo in atto.

Va notato, onorevoli colleghi, che con questo provvedimento non si dispongono finanziamenti di programmi, ma finanziamenti di esecuzioni di opere, esecuzioni che devono essere tutte impostate, sebbene non tutte saranno ultimate, nel corso del corrente esercizio. Si tratta quindi di uno sforzo ulteriore in direzione di un potenziamento e di un ammodernamento dei settori ritenuti più importanti dell'economia nazionale.

Quindi, il disegno di legge in esame va considerato come un atto addizionale ai bilanci in corso; atto addizionale, mi permetto di sottolineare, e non atto aggiuntivo, o integrativo, perché evidentemente i bilanci, che il Parlamento ha approvato, hanno nel loro complesso una loro struttura, esprimono sostanzialmente una valutazione tecnica, e soprattutto politica, sempre in relazione alle disponibilità che ad un determinato momento, cioè al momento dell'impostazione degli stati di previsione, si sono presentate.

In altri termini, con questa iniziativa non si vogliono in un certo senso integrare stanziamenti in corso, che in effetti si siano rivelati carenti, come è stato accennato in Commissione da parte di qualche collega di opposizione; ma si compie un ulteriore passo in avanti a ritmo ancor più accelerato.

Va notato ancora — ed è molto importante — che, per la prima volta nella storia finanziaria del nostro tempo, si destina il ricavato di una sottoscrizione di buoni del tesoro non già al servizio di tesoreria, come si è fatto in passato, ma al finanziamento di opere da realizzarsi. È una constatazione che vale la pena di sottolineare, aggiungendo che ieri in Commissione il ministro del bilancio, riferendo su questo provvedimento, si è dichiarato assolutamente tranquillo circa la situazione corrente della nostra tesoreria. Del resto se a taluno non sembrasse sufficiente questa dichiarazione ministeriale, si potrebbero consultare i conti trimestrali del tesoro per constatare come questa affermazione sia largamente suffragata dalle risultanze obiettive di fatto. Anzi, per chiari segni, è dato di poterci attendere, in un periodo non troppo lontano, una vasta operazione di sistemazione del nostro debito fluttuante che darebbe certamente all'attuale situazione di tranquillità di tesoreria un aspetto e una caratterizzazione più solidi e consistenti.

Ma, pure nei termini attuali, tale situazione è indubbiamente il portato di un complesso di realizzazioni, di felici coincidenze e di convergenze positive che danno alla congiuntura economica attuale nel nostro paese

un aspetto tutt'altro che preoccupante. In tali condizioni però non va taciuto — ed è il meno che si possa dire — che gli uomini attualmente al Governo hanno, con una felice intuizione, innovato i sistemi usuali adoperando strumenti caratteristici di finanza, che di solito sono adibiti alla copertura di impegni di teleria, per adempimenti di più vasta portata.

Così questo provvedimento assume l'aspetto di un importante atto di politica economica, e come tale va anche messo in relazione all'attuale situazione del mercato finanziario e monetario. Si è fatta più volte in questi tempi la constatazione che una nota caratteristica attuale del settore monetario è l'abbondanza, e forse l'eccesso, di liquidità. Le valutazioni ed interpretazioni che in proposito possono farsi sono diverse; ma, se mi si consente di esprimere almeno un parere personale, non direi che siano tutte preoccupanti. Però certamente ve ne è una che ha carattere indubbiamente preoccupante: l'opinione assai diffusa che l'abbondanza di liquidità derivi soprattutto da una certa crisi di disinvestimenti. In sostanza, il risparmiatore italiano e l'operatore economico si sarebbero trovati in carenza di fiducia, preferendo in questo momento tenere inattivi presso le banche capitali che, impiegati, potrebbero invece creare nuove occasioni di lavoro.

Se la realtà è così, almeno in parte, ha perfettamente ragione l'onorevole Lombardi, il quale ieri, discutendosi in Commissione questo provvedimento, ha affermato che le attuali liquidità devono essere utilizzate, e subito, se si vuole che siano utilizzate con esito largamente positivo.

Ebbene, proprio tale è la caratteristica, sotto il profilo contingente della operazione finanziaria proposta da questo disegno di legge: rimettere cioè subito in circolo, con una tipica operazione di iniziativa pubblica, una parte almeno di quei capitali che l'iniziativa privata si sente oggi timorosa e riluttante a impiegare, creando così nuove e immediate occasioni di lavoro e di reddito, che altrimenti si farebbero attendere troppo.

Quali occasioni? E qui il *punctum dolens* di questo provvedimento e di altri consimili del resto. L'iniziativa governativa sceglie e indica quali settori propulsivi, la ricerca scientifica, i miglioramenti fondiari, il potenziamento stradale e ferroviario, le opere portuali, le iniziative della Cassa per il mezzogiorno e della cosiddetta « cassetta », il rinnovamento della flotta mercantile, il potenziamento del credito alberghiero ed artigiano, l'ammoder-

namento delle aziende termali, degli istituti e degli uffici giudiziari, ecc.

Non credo in questo momento di dover entrare in una illustrazione di dettaglio dei singoli articoli del disegno di legge. Mi limiterò solo a qualche cenno informativo su linee molto generali.

Ricerca scientifica. Credo che sia stata veramente una felice intuizione del promotore dell'attuale provvedimento l'aver posto innanzitutto all'attenzione del Parlamento il problema della ricerca scientifica, il quale ha già avuto una notevole considerazione nel piano decennale della scuola, ma richiede tuttavia una ulteriore attenzione. Su tale presupposto l'articolo 1 del disegno di legge assegna 12 miliardi per l'acquisto di materiale didattico e scientifico da destinare agli istituti scientifici, gabinetti, cliniche, ecc.

Viene poi il settore dei miglioramenti fondiari, delle opere irrigue, della piccola proprietà contadina. Per la trasformazione delle colture e il miglioramento fondiario, sia nei territori ordinari, come nei territori montani, è destinato un ammontare di spese per 23 miliardi, mentre per il ripristino di opere irrigue è autorizzata una spesa di 17 miliardi, e per il ripristino della produttività delle aziende agricole è pure autorizzata una spesa di 6 miliardi.

È anche considerata all'articolo 8 un nuovo apporto alla Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina di un miliardo e mezzo, sottolineandosi così l'intenzione anche dell'attuale Governo di perseguire nella politica intesa a dare, il più possibile, la terra a chi la lavora.

Al mantenimento e al potenziamento delle strutture agricole provvedono anche gli articoli 9, 10 e 13 del provvedimento, che autorizzano una spesa di 6 miliardi per il ripristino di opere pubbliche nel territorio del delta padano, di 2 miliardi e mezzo per la manutenzione di opere di bonifica e di un miliardo e 750 milioni per provvidenze a favore delle aziende danneggiate dalle avversità atmosferiche.

Segue poi un settore importantissimo, di viva e scottante attualità, quello del potenziamento della rete stradale.

Abbiamo approvato alla fine della scorsa legislatura una legge che stabilisce una nuova classificazione delle strade di uso pubblico e tutti noi fummo concordi allora — com'è oggi del resto — nel constatare che i finanziamenti non sono adeguati alle necessità cui questa legge vorrebbe provvedere.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

Ebbene, all'articolo 14 si provvede ad uno stanziamento di 20 miliardi da assegnare all'« Anas » come concorso straordinario per le esigenze derivanti dall'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126. E poiché questa legge stabilisce pure che certe strade comunali vengano classificate come provinciali, ed evidentemente non sembra buona operazione politica assegnare alle amministrazioni provinciali strade in cattivo stato di manutenzione, il disegno di legge assegna una maggiore somma di 20 miliardi per consentire alla amministrazione dei lavori pubblici la possibilità di intervenire con maggiore intensità nelle spese di sistemazione delle strade comunali: e ciò ad ulteriore incremento dello stanziamento di 180 miliardi già portato dalla legge n. 126, ora citata.

Altro importante stanziamento disposto, sempre nel settore dei lavori pubblici, è quello relativo alla sistemazione dei corsi d'acqua per un ammontare di 20 miliardi. Spesso il Parlamento ha avuto occasione di occuparsi di questo problema, e più d'una volta nell'emozionante incombenza di gravi sciagure. Il nuovo cospicuo apporto agli stanziamenti già in atto è consigliato dalla necessità di accelerare l'esecuzione delle opere programmate a seguito della legge 9 agosto 1954, n. 638, che ripartisce in un decennio la spesa preventivata in 120 miliardi.

Il disegno di legge poi, considerando essenziale per lo sviluppo dei traffici marittimi il completamento delle opere portuali e marittime, assegna alle stesse 15 miliardi, e ciò con l'articolo 17.

Sono prese pure in considerazione le esigenze della edilizia economica e popolare, tanto che vengono assegnati 10 miliardi a vantaggio degli istituti autonomi per le case popolari per contributi a operazioni di mutuo, e 3 miliardi a quel Fondo per l'incremento edilizio, istituito con la legge 10 agosto 1950, n. 715, conosciuta sotto la denominazione di legge Aldisio, per molto tempo rimasta inoperante proprio per carenza di finanziamento.

Altre assegnazioni poi riguardano la sistemazione di argini e varie opere nel delta padano e la riparazione di strade statali in Sicilia ed altrove.

Alla Cassa per il mezzogiorno, per opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani, per esecuzione di opere irrigue in Sardegna, per opere di interesse turistico — il provvedimento in esame più di una volta considera l'attualità del settore turistico-alberghiero — e per l'ulteriore incremento dell'istru-

zione professionale, è assegnato un complesso di 29 miliardi. Né viene, nella occasione, trascurata la cassa per le zone depresse del centro-nord, la cosiddetta « cassetta », alla quale vengono assegnati ulteriori 12 miliardi.

Il piano in atto per il potenziamento delle linee ferroviarie comprende, com'è noto, il raddoppio delle linee Battipaglia-Reggio Calabria (opera essenziale per accelerare le comunicazioni con il sud e per conseguire una diminuzione dei costi dei trasporti ferroviari) e Ancona-Pescara. Per completare e meglio finanziare tali opere, all'articolo 25 si autorizza una ulteriore spesa di 24 miliardi. Inoltre sono autorizzate maggiori spese per la ferrovia Trento-Malè, per la Bari-Barletta, per la circumflegrea, per il completamento del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife e per il potenziamento della Umbertide-San Sepolcro. Per il potenziamento, poi, dei trasporti in concessione, l'articolo 26 provvede ad assegnare 6 miliardi in contributi.

Importanti stanziamenti sono previsti anche per il settore della marina mercantile. Ricorre un periodo di depressione dei noli e quindi l'esigenza di rendere competitiva la nostra marina mercantile sul mercato internazionale è particolarmente sentita. Per la verità, la legge 17 luglio 1954, n. 522, ha dato un notevole incentivo alle costruzioni marittime ed ha fornito notevoli occasioni di lavoro ai nostri cantieri. Però, non basta costruire navi nuove, occorre anche svecchiare il naviglio esistente; e per questo il disegno di legge prevede — dall'articolo 43 all'articolo 54 — contributi per un ammontare complessivo di 10 miliardi a beneficio di coloro che addiveranno alla demolizione di unità costruite in epoca anteriore al 1945 e contemporaneamente provvederanno alla costruzione di nuove unità per un tonnellaggio pari ad almeno il 75 per cento di quello demolito. Non credo di dover indugiare sulla disciplina prevista per le nuove provvidenze dagli articoli ora citati.

Ho rilevato prima come il provvedimento di legge consideri con particolare cura il settore alberghiero e turistico. Annoto quindi con piacere, a questo punto, che il fondo di rotazione del credito alberghiero è dotato di ulteriori 4 miliardi.

MACRELLI. Troppo poco !

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. E pur sempre qualche cosa e dobbiamo accontentarci che almeno ci si sia pensato !

Nel campo delle attrezzature turistiche, poi, è opportuno rilevare l'assegnazione di un miliardo per contributi destinati ad incrementare il rinnovo delle attrezzature alberghiere.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

Anche il settore artigianale non viene dimenticato, e ciò con l'assegnazione di nuovi fondi alla Cassa dell'artigianato per un totale di 2 miliardi e 100 milioni, che si aggiungono ad altre provvidenze considerate da altro disegno di legge già in corso di esame.

Ancora, per le aziende industriali, commerciali e artigiane danneggiate da pubbliche calamità, si autorizza una ulteriore spesa di 600 milioni, per gli interventi di cui alla legge 13 febbraio 1952, n. 50.

Proseguendo il rapido esame del provvedimento, troviamo all'articolo 59 lo stanziamento di un miliardo per il potenziamento delle aziende termali: è una cifra modesta, ma la possiamo accettare come affermazione di buona volontà e come l'auspicato avvio ad una politica efficiente e illuminata delle nostre aziende termali.

Rilevo, infine, uno stanziamento straordinario di 12 miliardi per contribuire alla soluzione del problema edilizio degli istituti di prevenzione e di pena, e uno stanziamento di 3 miliardi per contributi ai comuni che dovranno provvedere alla rinnovazione, adattamento e completamento degli uffici giudiziari; infine noto solamente alcuni stanziamenti minori che riguardano il completamento di opere nel porto di Genova e nell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, nonché nelle province di Messina e Reggio Calabria, ancora in relazione al terremoto del 1908.

Per quanto riguarda poi la ripartizione territoriale degli stanziamenti previsti, non darei ai relativi dati eccessiva importanza; ma poiché la questione del riparto regionale ricorre spesso nelle nostre discussioni, ricordo ai colleghi che con questo provvedimento vengono assegnati: al nord 109 miliardi 467 milioni; al centro 56 miliardi 616 milioni; al sud 125 miliardi: questa maggiore assegnazione per il sud è il segno di una politica immutata di valorizzazione del Mezzogiorno.

Onorevoli colleghi, a prima vista questa arida elencazione di opere potrebbe dare la sensazione che il ricavato del prestito venga diffuso e disperso in mille rigagnoli; ma non è così. Ci si è invece preoccupati di decentrare al massimo l'erogazione, o almeno l'impegno delle somme, diffondendo sempre più le occasioni di lavoro e di occupazione non solo per settore, ma anche per regione. Ma soprattutto ci si è preoccupati — proprio per il carattere anticongiunturale del provvedimento — di poter impiegare subito almeno una parte cospicua del ricavato, abbreviando così il più possibile il processo di riammissione in circolo dei capitali inattivi: tale risultato non

si poteva ottenere altrimenti che realizzando subito quella parte di progetti già pronti per l'esecuzione che si ritenevano particolarmente necessari e urgenti.

In Commissione è stata avanzata da colleghi di opposizione questa obiezione: perché si fanno queste opere e non altre? Quale è stato il vostro criterio di scelta?

Mi sembra che la risposta non sia difficile. Si fanno queste opere e non altre perché esse più di altre si prestano ad essere realizzate più immediatamente. La politica non è filosofia o cumulo di buone intenzioni; ma arte di cose possibili, di cose che si possono attuare in un determinato momento, e a tale principio si è ispirata la scelta del Governo.

Onorevoli colleghi, intorno a queste premesse, che inquadrano il provvedimento in una visione di sintesi, va, secondo noi, impostata una valutazione tecnica e un giudizio politico.

Certe soluzioni particolari adottate si prestano indubbiamente ad essere discusse: sono il primo a riconoscerlo. Se in questo momento potessi dimenticarmi di essere presidente della Commissione speciale per l'esame di questo provvedimento e ricordarmi solo di essere deputato di Lombardia, dovrei ricordare a me stesso come la mia regione (sempre in testa nella sottoscrizione ai prestiti e che anche in questa occasione, indubbiamente, non smentirà le sue belle tradizioni) non tanto non sia stata trattata bene ma neppure sia ricordata in questo provvedimento. Ma se ci mettessimo su questa strada, perderemmo di vista la visione di fondo che, a modo di vedere della maggioranza della Commissione, caratterizza e valorizza il provvedimento.

Per queste ragioni, il provvedimento ha il suo valore se preso in blocco e guardato nella sua fisionomia di insieme, la quale potrà essere discussa, ma non va svalutata, né tanto meno misconosciuta. Né sembri, questa, una mancanza di riguardo nei confronti degli onorevoli colleghi, che si preparano a sostenere tesi diverse, o un irrispettoso tentativo di limitazione della libertà di discussione e della assoluta sovranità del Parlamento.

Mentre noi parliamo sono in atto le operazioni di sottoscrizione al prestito e, stando alle prime indicazioni, ancora una volta il risparmiatore italiano dimostra, attraverso un largo accesso agli sportelli, la sua ferma fiducia nello Stato. Si tratta di un indice confortante per la saldezza e la forza del nostro regime democratico: il risparmiatore italiano ancora una volta crede nella forza dello Stato, e ciò rappresenta un dato di cui indubbia-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

mente noi dobbiamo tenere conto nella nostra discussione. (*Approvazioni*).

Consentitemi pertanto, onorevoli colleghi, alla fine della mia relazione, di augurare che la discussione di oggi — per altezza e serietà di indagine, per valore di indicazioni, per pregio di conclusioni e di risultati — sia ancora una volta tale da andare pienamente incontro alle legittime attese e alle giuste speranze della grande massa dei risparmiatori italiani. (*Vivi applausi al centro — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Castelli per la sintetica e al tempo stesso profonda e completa relazione. Ringrazio con lui la Commissione, che si è sottoposta a una fatica veramente notevole al fine di portare sollecitamente in aula il provvedimento.

Ringrazio anche l'onorevole ministro Tambroni per la collaborazione prestata, formulandogli i miei rallegramenti per i consensi raccolti dal provvedimento.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole La Malfa. Ne ha facoltà.

LA MALFA. Quanto sto per dire, onorevole ministro, riguarda solo in minima parte la sua persona e la gestione del suo dicastero. Anzi, per quel che concerne il suo operato, devo dare atto della rapidità con la quale è stata attuata l'idea del prestito ed è stato elaborato il piano di investimenti relativo alla sua utilizzazione. Se si pensa che il discorso del governatore della Banca d'Italia, che in un certo senso ha dato l'avvio a questo provvedimento, risale alla fine del maggio di quest'anno, dobbiamo constatare che soltanto 45 giorni sono nel frattempo intercorsi. Ciò significa che si è proceduto con una celerità veramente inconsueta in un paese come il nostro, che indubbiamente soffre della lentezza della politica governativa e della pubblica amministrazione.

Tuttavia questa premessa non mi può esentare dal denunciare la responsabilità di un ritardo che se non è imputabile personalmente a lei, onorevole ministro, è imputabile certamente ai governi precedenti e alle forze politiche che, oggi, approvando questo provvedimento, si trovano in assoluto contrasto con le tesi sostenute finora in Parlamento.

Il fenomeno della liquidità, cui accennava anche l'onorevole Castelli, relatore, è vecchio di almeno due anni. E se noi, in sede di politica governativa, fossimo stati accorti al significato di tale fenomeno, evidentemente non ne discuteremmo ora, ne avremmo di-

scusso (come molti hanno chiesto) qualche anno fa, o comunque molti mesi fa.

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. Ad ogni modo il provvedimento che discutiamo è di questo Governo.

LA MALFA. Ascolterò con estremo interesse le ragioni con cui la maggioranza che sostiene il Governo giustificherà il suo atteggiamento attuale rispetto al precedente.

Non ho dimenticato (e in ciò sono giudice obiettivo, perché non mi reclutavo tra i sostenitori del Governo Fanfani) che nel luglio dell'anno scorso, sia in seno alla democrazia cristiana, sia al di fuori di tale partito (e mi dispiace non ascolti questo rilievo alcun membro del partito liberale) si discusse molto degli aspetti finanziari del programma del Governo Fanfani e molto si criticò. Allora si disse che i piani pluriennali avevano l'effetto di mettere in crisi il bilancio dello Stato e in pericolo la stabilità della lira. Ho qui i resoconti stenografici di quelle discussioni e potrei leggervi non solo il discorso dell'onorevole Malagodi, ma gli accenni cauti dell'onorevole Pella (che allora non era al Governo) e i rilievi dell'onorevole Michelini e di altri autorevoli oratori di questo Parlamento che sull'aspetto finanziario di quelle impostazioni programmatiche facevano gravi riserve.

Ad un certo punto, sotto la spinta dell'autorevolissima parola del governatore della Banca d'Italia, coloro stessi che sostenevano quelle tesi e contraddicevano alla nostra impostazione, che all'origine della recessione fosse l'impossibilità dell'iniziativa privata di espandere la sua attività, dati i limiti obiettivi del mercato, hanno cambiato parere. Essi approvano questo provvedimento e sosterranno che il Governo attuale è capace di iniziative economiche e sociali come da noi suggerito.

Ma allora ci devono spiegare in base a quali ragioni sono passati così rapidamente da una concezione economica ad un'altra. Noi non pensiamo che si possa cambiare di concezione economica in funzione della appartenenza o meno alla maggioranza che sostiene il Governo. Questo, veramente, sarebbe poco serio. E sarebbe difficile stabilire il grado di maturazione concettuale di questo Parlamento se non avessimo dei fermi punti di partenza. Vorrei poter ascoltare i discorsi di coloro che in passato ci hanno contraddetto. Essi dovrebbero perlomeno significare un atto di contrizione, la confessione di aver visto male nei problemi del paese. Noi potremmo apprezzare questa capacità di ammenda degli errori passati, lealmente manifestata da

alcuni nostri colleghi. Saremmo, in tal modo, sottratti a un dubbio grave, al dubbio cioè che in questo Parlamento si sostenga una politica produttivistica quando si è al Governo o nella maggioranza che lo sostiene, una politica di cosiddetta ortodossia finanziaria tradizionale, se si sta all'opposizione. Se veramente noi dovessimo impostare le nostre discussioni su questa base, ci sarebbe da disperare della maturità politica e concettuale del Parlamento Italiano... (*Interruzione del deputato Lombardi Riccardo*).

Uno degli aspetti particolari di questo tipo di discussioni ha riguardato l'applicazione dell'articolo 81 della Costituzione. Nei mesi scorsi si è sostenuto che i piani pluriennali non potevano essere approvati perché ledavano l'articolo 81. Tali rilievi, ripetutamente e autorevolmente espressi, hanno finito per dar luogo all'istituzione di una Commissione di illustri parlamentari allo scopo di dipanare il problema. Ebbene, è assai strano che, nel corso stesso delle sedute di tale Commissione, sia stato non solo emesso il prestito ma articolato il provvedimento di spese di cui il prestito è copertura. E lo considero strano non dal punto di vista con cui alcuni di noi interpretano l'articolo 81, ma dal punto di vista di coloro che si mostrano i più rigidi in tale interpretazione. Con riguardo ai pesi che graveranno sui Parlamenti futuri, il prestito non si può considerare una vera e propria copertura, e coloro che temono l'eccessiva spesa attuale rispetto agli oneri futuri, considerando il prestito una copertura, legalizzano questo male anziché ridurlo o frenarlo. Anche in questo campo bisogna decidersi fra una concezione meno rigida e più aderente alle esigenze del mondo moderno e una concezione tradizionale, che finisce col fare a pugni con la pratica di ogni giorno.

Comunque, checché sia di ciò, noi siamo oggi di fronte al fatto che il Governo accetta la nostra impostazione fondamentale, secondo la quale, in questa fase della recessione, senza un'opera di impulso da parte dello Stato, l'iniziativa privata non può nulla perché trova i suoi limiti nelle condizioni obiettive del mercato. Non vi è nessuno che investa per accantonare i prodotti e per non venderli. Fino a che il mercato non consenta l'aumento della domanda il capitale privato si disinveste o non si investe e invade le banche. Perciò, quando è stato annunciato il prestito noi abbiamo applaudito e devo dirle, onorevole ministro, benché ella abbia sospettato che attraverso una agenzia, io abbia criticato le modalità tecniche del prestito,...

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. No.

LA MALFA. ... devo dirle che non me ne sono occupato affatto. Ho fiducia nei nostri organi tecnici e penso che abbiano fatto la scelta migliore. Devo però fare una osservazione all'onorevole relatore, il quale ha affermato che, per la prima volta, con buoni del tesoro copriamo spese di investimento. Onorevole Castelli, finché abbiamo un *deficit*, copriamo sempre con mezzi di tesoreria investimenti e spese di bilancio, sempre, perché un debito è debito di tesoreria solo se il bilancio è in pareggio, altrimenti la sua natura di debito di tesoreria cambia.

Anche a questo proposito, abbiamo fatto una grossa discussione in sede di Commissione per l'articolo 81. Secondo me, noi usiamo il debito di tesoreria in sostituzione di veri e propri prestiti, cioè alteriamo l'impiego vero del debito di tesoreria, che è quello di coprire momentanee deficienze di cassa. Rimaniamo — se mi consente l'onorevole relatore — in una lunga e luminosa tradizione: solo che, questa volta, avendo fatto un debito in buoni del tesoro a lunga scadenza, siamo in una ortodossia finanziaria maggiore che nel passato.

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. Qualche progresso c'è, comunque.

LA MALFA. Ma su questa parte non vorrei insistere. Come ho detto, onorevole ministro, faccio pieno affidamento sui nostri organi tecnici nella scelta del tasso, del tempo e delle condizioni di emissione.

Ma il provvedimento che è seguito al prestito, il provvedimento che esaminiamo, vuole essere, invece, discusso a fondo. Non lo possiamo accettare così come è, onorevole relatore, e con la favorevolissima presentazione che di esso è stata fatta.

Possiamo bensì ammettere che il ministro del bilancio abbia dovuto fabbricare in fretta questo programma e si sia dovuto servire degli strumenti, che oggi si offrono da parte della pubblica amministrazione, per mettere insieme qualcosa. Possiamo anche plaudire a questo atto di buona volontà, essendo abituati a vedere le cose andare per le lunghe e prendere anni. Come diceva ieri il collega Riccardo Lombardi, è meglio il meno buono che il nulla, ma non è certo utile che noi scambiamo il mediocre o il meno buono con il buono e con l'ottimo.

Intanto, onorevole ministro, come vuole che noi siamo in grado di giudicare questo provvedimento con conoscenza di causa? Da anni sostengo che in un Parlamento moderno non si possono più presentare i provvedi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

menti legislativi così come si sogliono presentare. Se prendiamo un disegno di legge del 1865 e la relazione che l'accompagna, notiamo che esso è presentato, dal punto di vista della completezza tecnica e informativa, molto meglio di un provvedimento del 1959.

Onorevole ministro, anche questo nostro rilievo non riguarda personalmente lei. È costume ormai inveterato delle nostre amministrazioni, sopportato benevolmente dal Parlamento, quello di presentare disegni di legge che non sono pienamente valutabili da parte di chi abbia un minimo senso delle sue responsabilità, non dico governative, ma parlamentari.

Che cosa si legge in questo provvedimento? Noi, onorevole ministro, dobbiamo cominciare a sapere cosa c'è dietro i 10, i 20 o i 30 miliardi, assegnati a questo o quel dicastero, per compiere opere evidentemente importanti ma non individuate affatto, per lo meno nella relazione. Occorre, evidentemente, un quadro il più possibile dettagliato delle opere perché il giudizio del Parlamento sia fondato. Un giudizio tecnico di priorità, che è ormai il giudizio fondamentale da dare in materia, deve riguardare il tessuto delle opere, non può riguardare una disposizione legislativa in base alla quale il ministro dell'agricoltura è autorizzato a spendere 16 miliardi per opere irrigue. Per quali opere, in quali zone economiche e geografiche e con quali criteri? Se questo non dice la legge, lo dica almeno la relazione. Come vuole che ci si esprima su questo provvedimento, dovendo giudicare se 17 miliardi sono idonei o no alle opere di irrigazione? Questo giudizio dipende dal contenuto, dalla scelta. Bisogna prendere l'abitudine di presentare al Parlamento un quadro organico della politica che si vuole seguire e delle sue applicazioni concrete.

Tra l'altro, ciascuno di noi ha una esperienza locale e può quindi dare giudizi sulla convenienza o meno di determinate spese indirizzate verso particolari settori. Se il Parlamento non è messo in condizione di dare questo contributo, è perfettamente inutile presentare un provvedimento del genere, anche perché esso (e vengo, onorevole ministro, alla parte più specifica del mio intervento), nella sua attuale formulazione, dà luogo ad una infinità di dubbi, a cui non è consentito dare risposta.

Non possiamo giudicare sufficientemente le scelte fatte, criticandole o approvandole con cognizione di causa. Per cui, nell'assenza di

indicazioni concrete, possiamo solo sollevare dubbi e porre domande.

E, per cominciare, riscontriamo che il disegno di legge dispone molti stanziamenti sulla falsariga di analoghi stanziamenti passati. Nella nostra amministrazione, onorevole ministro, vi è l'abitudine di anticipare i lavori per i quali stanziamenti saranno solo fatti in esercizi futuri. Ella sa che un articolo della legge di contabilità consente ad un ministro, qualora gli stanziamenti siano ripartiti in un certo numero di anni, di dire, programmando un'opera, a coloro che devono eseguirla, di anticipare l'esecuzione salvo a disporre i pagamenti quando vi saranno gli stanziamenti per gli esercizi futuri. Ora nel disegno di legge in esame, è possibile che si tratti di opere già compiute, per le quali bisogna soltanto provvedere al pagamento?

Per quanto riguarda (e faccio un semplice esempio) lo stanziamento per Fiumicino, si tratta di somme stanziare per l'esecuzione di nuove opere o per il pagamento di opere già compiute? Per quanto riguarda gli stanziamenti per le bonifiche, si tratta anche qui di esecuzione di opere nuove o di pagamento di opere già compiute e non pagate?

Ella comprenderà, onorevole ministro, che, secondo risulti vera l'una o l'altra ipotesi, il nostro giudizio muta radicalmente, come muta il significato del provvedimento. È cosa diversa, dal punto di vista di una politica anticongiunturale, liquidare pagamenti per opere già compiute o eseguire nuove opere. Conosco la tecnica dei suoi colleghi di Governo nei riguardi del ministro del bilancio. È una tecnica... frodatoria (uso questa frase in senso non malevolo). Siccome ella rappresenta il giudice supremo, i suoi colleghi che hanno per esempio il peso di pagamenti da effettuare agli appaltatori per opere già compiute, possono far passare per nuovi lavori quelli che sono stati già eseguiti e devono soltanto essere pagati. Ma come facciamo a giudicare, senza conoscere questo piccolo particolare?

Può darsi, tuttavia, che l'aeroporto di Fiumicino, per essere completato, abbia veramente bisogno dei 4 miliardi oggi stanziati. Anche in questo caso, gravi dubbi potrebbero essere affacciati circa il sistema scelto di utilizzazione del prestito. Tali opere di completamento si dovevano o non si dovevano fare? E se si dovevano fare le dighe del porto di Genova, distrutte dal maremoto qualche anno fa, si dovevano o non si dovevano interamente ricostruire?

Una delle cose strane che riscontriamo in questo provvedimento è che vi si parla sempre

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

di « completamento ». Qualche volta si parla di potenziamento, il che è già un'altra cosa. Che cosa vuol dire « completamento delle opere »? Se non vi fosse stato il prestito, avremmo lasciato le opere incompiute, nel campo delle bonifiche, della irrigazione e delle strade? Evidentemente, una amministrazione che ha bisogno di un provvedimento straordinario, che ha bisogno dei 300 miliardi del nuovo prestito per completare opere già iniziate, è una amministrazione che funziona male.

E se non è così, che cosa è successo? È successo, nella migliore delle ipotesi, che opere le quali, prevedibilmente, sarebbero state completate in un ciclo normale di sviluppo degli stanziamenti di bilancio sono state in sede straordinaria accelerate. Cioè, vi sono delle opere che noi avremmo compiuto tra due o tre anni (non già quindi nell'esercizio 1959-1960, altrimenti esisterebbero degli stanziamenti normali) e che, attraverso il provvedimento straordinario, riusciamo ad accelerare. In altri termini, scarichiamo un normale sviluppo delle opere e degli stanziamenti in sede ordinaria su un bilancio straordinario.

Onorevole ministro, non è che tutto questo mi turbi (come vede uso espressioni assai miti). Se queste opere erano destinate ad essere trascinate per anni e anni, è bene accelerarle con un provvedimento straordinario ed eseguirle subito. Ma dobbiamo, al riguardo, chiarire alcune cose: o la programmazione è una programmazione alla nostra particolare maniera, e cioè piuttosto approssimativa e abborracciata, e allora questo provvedimento ha un suo particolare significato, mette cioè un minimo di ordine dove era il disordine, o è una programmazione seria ed allora l'accelerazione deve avere una spiegazione, che non ci è affatto data. Occorre praticamente decidere se la nostra amministrazione normalmente fa cose bene o male preordinate. Non mi sembra logico che ogni tanto, approfittando di una straordinaria opportunità, la si debba mettere in carreggiata. L'effetto può essere entro certi limiti lo stesso, ma solo entro certi limiti. Se noi, infatti, anticipiamo un piano normale di sviluppo di certe opere, le scelte straordinarie, che non facciano oggi, le dovremo fare domani. Dobbiamo sapere cioè se, scaricandoci delle opere che lentamente si eseguono o incompiute rimangono, fra qualche anno potremo avere la tranquillità necessaria per affrontare i problemi, anche di una ordinaria amministrazione, con visioni e previsioni migliori.

Così arguendo, onorevole ministro, ho cercato di dimostrare come la sua prova di buona volontà possa arenarsi contro la cattiva abitudine degli altri dicasteri di non farci vedere mai chiaro in quello che fanno. D'altra parte, la responsabilità sua, quale ministro del bilancio, è grande. Abbiamo ascoltato ieri il ministro dell'industria Colombo il quale ci ha detto che sono stati fatti notevoli passi avanti sulla via di una possibile programmazione. A commento di tale dichiarazione, ho scritto ieri sulla *Voce repubblicana* che la programmazione non può essere un fatto del Ministero dell'industria soltanto (trattandosi di un settore particolare) ma è un fatto economico generale, posto sotto la responsabilità del ministro del bilancio.

Evidentemente ogni dicastero, e non solo l'industria, fa una programmazione di carattere settoriale — così come ogni regione — e poi si riversa tutto in un grande calderone attraverso il quale si costruisce la programmazione economica generale. La responsabilità di tale programmazione, glielo ripeto, onorevole ministro, è sua. Ella, onorevole ministro, non è il semplice compositore dei contrasti dei vari dicasteri: è molto di più. Ho avuto l'impressione che questo provvedimento sia stato il frutto di una mediazione tra i vari dicasteri; ecco perché sui particolari aspetti ho richiamato la sua attenzione. Ella non ha bisogno di coprire i suoi colleghi (lo farà certamente nel suo discorso, ma dandomi, in coscienza, ragione): dovrebbe invece scoprirli per far vedere chiaro in quello che essi fanno. I suoi colleghi dovrebbero, a mio giudizio, fornirle la materia prima. Tocca poi a lei articolare un provvedimento che abbia una sua reale unità.

Dicevo più sopra che probabilmente abbiamo anticipato opere la cui completa esecuzione rientra nello sviluppo normale di un bilancio. Vi figurate la ferrovia Trento-Malè che non fosse stata ultimata in mancanza del prestito, o la ferrovia Barletta-Bari che venisse a trovarsi nelle stesse condizioni, o il porto di Genova che rimanesse con una banchina sì ed un'altra no? Evidentemente si sono attuate vere e proprie accelerazioni di programma, ma, appunto per questo, manca, sia pure entro certi limiti, il tipo di intervento che volevamo specificamente fare: l'intervento anticongiunturale per eccellenza.

Non è che l'accelerazione dei programmi non abbia effetti anticongiunturali: li ha certamente. Ma evidentemente non risolve quegli specifici problemi che noi intendevamo fossero affrontati, quando parlavamo di provve-

dimento anticongiunturale. La recessione ha certamente colpito determinati settori economici o determinate zone geografiche più di altri. Ora, prima di predisporre un provvedimento anticongiunturale bisognava domandarsi quali tipi di economia sono depressi, quali settori vanno aiutati, perché quei settori sono più depressi e così via. Questo non è stato fatto e da ciò la fondatezza di tutte le nostre riserve e delle nostre critiche.

D'altra parte, onorevole ministro, volendo fare uno sforzo per riportare il provvedimento, così come ci è stato presentato, ad una concezione unitaria (che ci deve essere, trattandosi di un provvedimento anticongiunturale), che contributo possiamo dare noi? Vogliamo, per lo meno, far servire tutto il provvedimento ad uno scopo antidepressivo rispetto alle regioni più depresse? Ho cercato di centrarlo almeno da questo punto di vista e ho presentato alcuni emendamenti atti a raggiungere tale scopo, e cioè a dare priorità ai vari investimenti, in quanto compiuti in zone accertate come depresse.

Ma gli onorevoli colleghi del nord non si allarmino! Ho abbandonato da tempo il criterio che il Mezzogiorno sia la sola zona depressa e il nord la zona prospera, e non perché il Mezzogiorno non sia depresso, ma perché vi sono zone del centro e del nord che si possono considerare depresse anche se non nella misura generale del Mezzogiorno. E perciò noi dobbiamo cogliere i caratteri distintivi della depressione ovunque essa sia! È mai possibile che, dopo tanti anni di tentativi per affrontare il problema delle aree depresse, noi non abbiamo accertato indici obiettivi tali che ci consentano di individuare un'area depressa dovunque essa si collochi e che ci consentano, quindi, di concentrare gli sforzi? È mai possibile (mi scusi, onorevole ministro) continuare ancora il discorso sulle differenze fra l'Italia settentrionale, Italia centrale e Italia meridionale, così come si sarebbe fatto intorno al 1870?

Mi pare che, al giorno d'oggi, dovremmo avere criteri tecnici e politici di scelta più moderni. E dovremmo già saper distinguere le zone depresse dalle zone non depresse, individuando esattamente le prime.

In base a queste enunciazioni generali si possono conservare gli stanziamenti, quali sono previsti dal provvedimento, per singoli settori: bonifiche, irrigazioni, ecc. Ma i vari dicasteri interessati possono costruire e ci possono fornire gli indici di priorità, in base ai quali faranno i vari stanziamenti, selezionando con criteri obiettivi prestabiliti e non

con criterio discrezionale tradizionale, che, a mio giudizio, costituisce la piaga della pubblica amministrazione.

Se noi non ci decidiamo ad adottare al più presto questi criteri obiettivi di priorità, corriamo il rischio di aggravare certi squilibri, non di colmarli.

Non sono di quelli, caro onorevole relatore, che vogliano togliere alla Lombardia o ad altra regione non depressa la possibilità di fruire della legge.

Una voce al centro. In questo provvedimento non v'è niente da togliere alla Lombardia.

LA MALFA. Ma andiamo a vedere quale zona depressa della Lombardia bisogna aiutare e diciamo che, se qualcuno opera in quella zona depressa, godrà dei benefici della legge.

Non c'è ragione, onorevoli colleghi, di accapigliarci qui dentro per stabilire se debba prendere una maggior fetta il nord o il sud (questo è poco elegante anche dal punto di vista parlamentare), ma sono i dicasteri interessati che ci devono dare indici e criteri obiettivi coi quali operare. Ho sempre la preoccupazione che provvedimenti, quali quello che noi dobbiamo approvare, non bene concepiti e inquadrati, possano operare a favore delle economie e delle strutture aziendali più forti, sacrificando le economie e le strutture aziendali più deboli. V'è sempre il pericolo, in questi provvedimenti indiscriminati, che si aggravino i mali anziché correggerli. Evidentemente non vi è qui nessun collega che voglia aiutare i più forti, anche se nati all'ombra della Madonnina del duomo di Milano. Mi pare che siamo tutti d'accordo, dall'estrema destra alla sinistra, nel considerare una cattiva politica quella che aiuta il più forte. Aiutiamo il più debole, dovunque esso sia, ma aiutiamolo. Tentiamo una trasformazione della nostra economia, dove ciò è necessario, dove, ad esempio, esiste forte disoccupazione. Così prendiamo due piccioni con una fava, mentre dove non c'è depressione rischiamo di non risolvere nulla.

Quindi, tutto il provvedimento, anche a prenderlo così come è, se convenientemente emendato, è suscettibile di obbedire a un criterio direttivo, meno empirico e più ragionevole di quello adottato. Abbiamo impiegato tanti anni a parlare di politica per le aree depresse, che è tempo di tirare qualche conclusione.

Vengo ora alle questioni particolari. Trovo, a tal proposito, che lo stanziamento per la ricerca scientifica è veramente felice. Però, chi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

conosce un po' la situazione universitaria sa che l'arricchimento delle attrezzature senza che il personale di assistenza sia messo in condizioni di lavorare, a condizioni economiche decenti, intorno a queste attrezzature, serve relativamente. E qui entro in un grosso e difficile problema. Vi sono, infatti, assistenti delle cattedre umanistiche e assistenti delle cattedre scientifiche. Se noi trovassimo un criterio per cui l'assistente che lavora alle apparecchiature scientifiche può usufruire di qualche emolumento supplementare, faremmo qualche cosa che renderebbe vive queste attrezzature.

Dopo la ricerca scientifica trovo all'articolo 17 lo stanziamento per le opere marittime. Trattasi di un forte stanziamento: 15 miliardi. Ora, se vi è un campo in cui le mie perplessità sono assolute, è quello delle opere marittime. Il nostro è un paese che ha una infinità di porti e salvo uno, quello di Genova, sono tutti porti in condizioni economiche assai precarie. Non si tratta di porti in condizioni difficili a causa delle deficienti attrezzature, ma a causa degli scarsi traffici. Sono porti che hanno attrezzature eccedenti i traffici possibili.

Vorrei che ella mi dicesse in quali porti andiamo a investire questi 15 miliardi e a quale scopo utile. Costruiremo dighe, banchine, che non serviranno a niente per mancanza di traffici adeguati? Quali porti vogliamo sviluppare? E, poi, sappiamo se sviluppando un porto non ne uccidiamo un altro? Se vi è una spesa che va meticolosamente studiata, è proprio quella delle attrezzature portuali. Se si potesse ridurre questo stanziamento al minimo indispensabile, onorevole ministro, e destinare i miliardi risparmiati a scopi più utili e più produttivi, credo che faremmo assai bene.

Questa mania portuale dell'Italia è veramente una espressione della nostra retorica, in tal caso di natura marinara. Se fosse presente il ministro Angelini, gli direi che vi è anche la retorica delle lussuose stazioni ferroviarie. Tali retoriche vanno spietatamente colpite. All'articolo 23, si provvede ad assegnare alla Cassa per il mezzogiorno la somma di 12 miliardi per interventi nel settore turistico e della viabilità turistica. D'accordo che il turismo, attirando stranieri, è utilissimo alla nostra economia. Ma in materia di spese turistiche, occorre sceverare quelle che sono produttive da quelle che non hanno alcun valore economico. Ho visto discutere nei programmi della Cassa per il mezzogiorno opere turistiche, per il valore di decine di milioni, esclusivamente

per consentire ad alcune centinaia di persone di andare a sciare o a passare qualche buona giornata in luoghi ameni. È naturale quindi che io chieda al ministro di dirci che cosa sta dietro questa cifra di 12 miliardi, per non meglio specificate opere turistiche. Vi sono indubbiamente opere che utilmente possono essere fatte anche in questo settore, ma non penso sia il caso di spendere miliardi per costruire una strada panoramica dalla quale non passeranno più di 3 o 4 macchine al giorno.

E passo ai contributi per il naviglio. Ella, onorevole Tambroni, è l'autore di una legge in virtù della quale i contributi dello Stato venivano dati ai cantieri, per le commesse che ricevevano sia da armatori nazionali sia da armatori stranieri. Cioè si mettevano, con quella legge, i nostri cantieri in condizione di concorrere sul mercato internazionale superando la differenza di costi che è strutturale alla nostra economia cantieristica. Ora questo criterio, che, a mio giudizio, era il più razionale, è stato, con questo disegno di legge, abbandonato, ed ho il sospetto che ciò sia derivato in conseguenza delle norme del trattato sul mercato comune. Il provvedimento in esame stabilisce un premio a quegli armatori che disarmano il naviglio vecchio e ne costruiscono di nuovo, in misura pari ad almeno il 75 per cento di quello demolito. Non vedo la opportunità di questa norma. In un periodo di crisi come l'attuale, questo non è il metodo più consigliabile. La crisi sarà più facilmente superabile ed il lavoro dei cantieri più facilmente garantito, se il mercato sarà più vasto e la concorrenza nella domanda di nuovo naviglio a contributo statale la più ampia possibile. Perché dunque restringere la domanda di nuovo naviglio? Non è possibile escogitare un tipo di provvedimento che allarghi la domanda, dando più respiro ai cantieri?

Detto ciò, vorrei arrivare a qualche conclusione nel campo finanziario. Il relatore ha affermato che l'ammontare del prestito è subito spendibile. Ma non è così; perché, per essere subito spendibile, dovrebbe trattarsi di opere compiute e non ancora pagate.

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. Ho parlato soprattutto di « impegno », onorevole La Malfa.

LA MALFA. L'impegno può sussistere senza i fondi a disposizione; ma quando il prestito offre i fondi, sorge un problema di natura finanziaria diversa.

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Vi è il bilancio 1959-60.

LA MALFA. Ella, onorevole ministro, ci ha detto ieri che la tesoreria era in credito verso

la Banca d'Italia. Il che vuol dire che abbiamo un ritmo di spesa molto più lento rispetto alle disponibilità. Questa situazione si aggraverà con il prestito ed ella sarà presto creditore della Banca d'Italia di alcune centinaia di miliardi; cioè per la prima volta lo Stato italiano avrà a disposizione ingenti mezzi senza essere nella necessità di pagare le opere. Questa contraddizione è un altro degli aspetti tipici della nostra economia pubblica. Da una parte abbiamo la tesoreria in credito, dall'altra abbiamo forti accumuli di residui passivi. I residui passivi, quando si riferiscono a pagamenti non ancora avvenuti, significano la moltiplicazione degli interessi, perché l'imprenditore privato, che presume di non incassare tempestivamente, calcola il maggior costo del credito che fa allo Stato e che egli stesso riceve dalle banche. Quindi nei prossimi mesi ci troveremo nella condizione di cominciare a pagare il tasso del prestito e avremo i residui passivi che hanno un loro costo.

Le suggerirei, onorevole ministro, di liquidare i residui passivi liquidabili con estrema rapidità, accelerando le procedure, anche perché, attraverso una tale accelerata liquidazione, potremo controllare qual è la reale condizione del mercato finanziario. Penso che, nonostante l'assorbimento della liquidità attraverso il prestito, se acceleriamo la liquidazione dei residui passivi, verrà a riformarsi una nuova liquidità a breve scadenza, ciò che potrà meglio orientarci sul tipo di politica economica e finanziaria da seguire.

Quando ella, onorevole ministro, avrà la disponibilità di fondi come quelli derivati dal prestito, esamini chiaramente la situazione dei residui passivi. Potrà trovare la soluzione di molteplici problemi.

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Se può farle piacere, onorevole La Malfa, posso informarla che sul mio tavolo vi è il conto dei residui passivi.

LA MALFA. A quanto ammonta?

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Glielo dirò un giorno.

CASTELLI, *Presidente della Commissione*. Certamente il totale sarà superiore all'importo del prestito.

LA MALFA. Il fatto è che dell'esistenza di questi residui bisogna pur tenere conto. La loro entità è un mistero che l'onorevole ministro farebbe bene a dissipare nella sua replica. Se non ci chiariamo le idee su questi fondamentali problemi, le nostre discussioni diventano pressoché inutili. Gradirei che sull'entità dei residui passivi l'onorevole ministro

fornisse ragguagli in questa sede e non *in camera caritatis*.

TAMBRONI, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Non intendevo dire, onorevole La Malfa, che le avrei fornito quei dati *in camera caritatis*, bensì in un'altra occasione, in un'altra sede diversa da quella dell'esame dei bilanci; occasione più opportuna, insomma, che mi auguro prossima.

Per fornire questi elementi dovrò compiere i necessari accertamenti e controlli, effettuati i quali spero di poter fare al Parlamento comunicazioni molto interessanti.

Vorrei per altro far rilevare fin da ora che anche noi legislatori abbiamo la nostra parte di responsabilità, perché sul piano della tecnica legislativa non abbiamo mai saputo considerare i tempi di esecuzione delle leggi.

LA MALFA. Ringrazio l'onorevole ministro per queste sue assicurazioni nei confronti della mia richiesta, che aveva lo scopo di meglio valutare la reale portata degli stanziamenti.

È proprio la mancanza di informazioni e di dati attendibili che rende difficile fornire un serio contributo a discussioni come queste: certe relazioni simili l'una all'altra fanno intravedere tutto e nulla e sembrano spesso ispirate all'esigenza di accontentare un po' tutti e di chiudere la partita al più presto. Per poter parlare con cognizione di causa e per poter avanzare eventuali alternative, la Camera deve essere maggiormente informata.

Onorevole ministro Tambroni, ella, che ha la responsabilità della politica economica, voglia guardare anche a ciò che fanno i suoi colleghi, in sede tecnica. Non basta realizzare opere, ma bisogna realizzarle bene. Ho continuamente sott'occhio la via Cristoforo Colombo, una delle più importanti vie di accesso alla capitale, che non risulta mai ultimata. Sono sempre in corso lavori di sistemazione, di ricostruzione, di ampliamento, sebbene siano passati appena pochi anni dalla sua costruzione.

Visto che non sono un uomo di scuola, vorrei, infine, fare la seguente domanda: siamo sicuri che il piano decennale della scuola sarà finanziato? In coscienza, prima che noi si dia voto favorevole a questo provvedimento, ella, onorevole ministro, ci deve dire se il piano decennale risulta finanziato, se le discussioni che si fanno intorno all'articolo 81 da parte dei nostri esperti sono state superate. Non mi prenderei la responsabilità di approvare questo provvedimento, per dovermi poi trovare nella dolorosa circostanza di respingere il piano della scuola per mancanza di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 LUGLIO 1959

finanziamenti o per contrasto sul tipo di finanziamento. So benissimo che vi sono cose che possono avere preferenza e precedenza sul piano della scuola, ma ve ne sono altre che potrebbero essere ritardate se il piano della scuola dovesse essere messo in discussione.

È già una nostra deficienza il fatto che questo piano, in discussione da oltre un anno, non sia già stato approvato, ma sarebbe veramente mancare al nostro dovere se noi ci occupassimo delle opere marittime di non so quale porto che non serviranno a nulla, e sacrificassimo ciò che deve avere priorità nel piano di sviluppo. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Sostituzione di un deputato.

PRESIDENTE. Dovendosi procedere alla sostituzione del deputato Raffaele Cafiero, la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna — ai termini degli articoli 81 e 86 del testo unico

30 marzo 1957, n. 361, delle leggi per la elezione della Camera dei deputati — ha accertato che il candidato Raffaele Chiarolanza segue immediatamente l'ultimo degli eletti nella stessa lista n. 5 (Partito monarchico popolare) per la circoscrizione XXII (Napoli Caserta).

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi l'onorevole Raffaele Chiarolanza deputato per la circoscrizione XXII (Napoli-Caserta).

S'intende che da oggi decorre il termine di 20 giorni per la presentazione di eventuali reclami.

La seduta termina alle 13,40.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI