

CCLXXXVI.

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MAGGIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	14351	Proposta di inchiesta parlamentare (<i>Annunzio</i>)	14352
Disegni di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>)	14364	Commissione speciale per l'esame del disegno e proposte di legge e di una proposta di inchiesta parlamentare sulla tutela della libertà di concorrenza nn. 2076, 247, 248, 933, 1172, 1714, 1903 e 582 (<i>Annunzio di composizione</i>)	14365
Proposta di legge (<i>Annunzio</i>)	14352	Corte costituzionale (<i>Annunzio di sentenze</i>)	14364
Proposte di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		Esposizione finanziaria:	
SCALIA ed altri: Estensione delle norme contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale degli autoservizi extraurbani (136);		PRESIDENTE	14353
SANTI e NOVELLA: Estensione delle norme di equo trattamento al personale addetto alle autolinee extraurbane (684);		TAMBRONI, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i> , <i>Ministro del bilancio</i> . .	14353
FODERARO ed altri: Stato giuridico del personale dipendente da aziende esercenti autoservizi di linea in concessione (300)	14365	Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	14394
PRESIDENTE	14365		
GRANATI	14365		
TERRAGNI	14372		
SANTI	14377		
CALVI	14383		
BARDANZELLU	14386		
SCALIA	14387		
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):			
PRESIDENTE	14352		
SCALIA	14352		
AMATUCCI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	14352		
RUSSO SPENA RAFFAELLO	14352		
FOLCHI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	14353		

La seduta comincia alle 10,30.

FRANZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di mercoledì 25 maggio. (*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Buffone, Marengghi, Misasi e Pedini. (*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la proposta di legge:

RAMPA e SCIOVIS: « Revisione dell'organico e norme per l'assunzione del personale ausiliario dell'amministrazione della pubblica sicurezza » (2184).

Sarà stampata, distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annunzio di una proposta di inchiesta parlamentare.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta:

« Inchiesta parlamentare sull'industrializzazione del Mezzogiorno » (2185).

Sarà stampata, distribuita e ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento per la presa in considerazione.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Scalia e Sinesio:

« Estensione del trattamento di quiescenza, previsto dall'articolo 1 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 809, ai salariati a matricola ed ai lavoratori permanenti già dipendenti dalle amministrazioni dell'esercito e della marina licenziati in forza del regio decreto 19 aprile 1923, n. 945, e successivamente riassunti in servizio con la qualifica di operai temporanei » (1732).

L'onorevole Scalia ha facoltà di svolgerla.

SCALIA. La proposta di legge mira a ristabilire una situazione di giustizia nei confronti di una ormai esigua categoria di benemeriti lavoratori. Già nella scorsa legislatura ebbi occasione di presentare un'analogo provvedimento, ma senza troppa fortuna. Dal momento che si tratta di rendere giustizia a poche persone prima che cessino di vivere ed esauriscano così il problema per naturale estinzione, ho creduto di insistere sull'argomento.

I fatti possono essere, così, brevemente riassunti. Nel 1948 il decreto legislativo n. 809 ha dettato nuove norme sul trattamento di quiescenza per i salariati a matricola e per i lavoratori permanenti delle amministrazioni

dell'esercito e della marina licenziati in applicazione del regio decreto 19 aprile 1923, n. 945. Sono rimasti ingiustamente e stranamente esclusi i salariati a matricola e gli operai permanenti licenziati in base al decreto n. 945 e poi riassunti in servizio con la forzosa qualifica di operai temporanei. Dico « forzosa » perché dettata da una volontà unilaterale, quella del governo fascista del tempo, con la promessa — si disse — di una futura migliore sistemazione.

Per queste considerazioni di equità e per evitare che un intervento tardivo ci faccia correre il rischio di non trovare più in vita i beneficiari del provvedimento, invoco la benevola comprensione del Governo e degli onorevoli colleghi e chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

AMATUCCI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa del deputato Russo Spena:

« Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti » (1817).

L'onorevole Russo Spena ha facoltà di svolgerla.

RUSSO SPENA. Si tratta di una proposta che riguarda gli agenti delle ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45, i quali avevano avuto una sistemazione con la legge del 1954. In questa sistemazione si prevedeva, per la graduatoria, un rapporto informativo. Con successiva legge 3 agosto 1958, che assorbiva gli idonei, fu di nuovo previsto il rapporto informativo come elemento atto ad escludere coloro che avessero un punteggio inferiore ad otto ventesimi. In questo modo sono stati lasciati fuori del posto di carriera circa 449 dipendenti. La proposta di legge tende a sanare questa sperequazione e ad equiparare coloro che non abbiano avuto il punteggio di otto ventesimi a quelli che invece lo hanno avuto e già hanno trovato sistemazione, sembrando ingiusto che lo stesso elemento (il giudizio dei superiori) giochi due volte in danno degli interessati.

Data l'importanza del provvedimento, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

FOLCHI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Esposizione finanziaria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Esposizione finanziaria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri, ministro del bilancio.

TAMBRONI, *Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro del bilancio*. Onorevoli colleghi, l'esposizione economica e finanziaria che mi accingo a farvi introduce l'attività precipua che si è dichiaratamente proposta il Governo che ho l'onore di presiedere: la discussione dei bilanci e, se il Parlamento riterrà di concederla, la loro approvazione.

Per l'essenza sua stessa, per il significato che sempre si è inteso attribuirle, questa introduzione ha, tuttavia, una portata e una importanza che superano i tempi e le funzioni di un governo. Il consuntivo, infatti, di un anno di lavoro, l'esame e la considerazione dei risultati raggiunti, la ricerca e la individuazione delle cause che ad essi hanno condotto, ci portano alla logica conclusione che è quella di delineare, sulla base dell'esperienza compiuta, una indicazione e un indirizzo per l'avvenire.

Indipendentemente, dunque, e al di là dell'attività di questo Governo, chi vi parla, oggi quale ministro del bilancio, ha il dovere, cui intende assolvere con onestà, di fare il punto sulla situazione economica e finanziaria, di rendervene una corretta interpretazione e di dirvi responsabilmente come si ritenga di poter saldare a quella compiuta l'attività futura economica e finanziaria.

Tutto ciò, che sarebbe in ogni caso logico e naturale in qualsiasi momento e in qualsiasi paese del mondo, è, a mio avviso, assai necessario in questo periodo, ed anche in questo particolare momento, nel nostro paese.

Voi ne comprendete facilmente il perché: l'Italia sta compiendo sul piano economico uno sforzo eccezionale, impegnata in una politica di rinnovamento e di sviluppo; tale politica evolve su una linea che dura da circa quindici anni e che si proietta in una prospettiva che guarda ancora molto avanti nel tempo; in questo momento, in particolare, tale linea si avvantaggia di una fase congiunturale favorevole come mai forse prima d'ora, tanto da far giustamente ritenere che non potrebbe essere perduta l'occasione ottima per una sua ancor più decisa affermazione, senza comprometterla.

È in questo spirito che io mi accingo a sottoporre alla vostra attenzione le risultanze dell'anno economico 1959 e di questa prima parte del 1960, ad illustrarvi i motivi che le hanno rese possibili, ad indicarvi la via che bisognerà seguire e le mete che ci dovremo proporre per l'anno che ci sta davanti, sì, ma in vista e nel quadro di una politica di sviluppo i cui traguardi sono, come ho già detto, ben più lontani, valutata non soltanto la situazione nostra interna, ma anche l'evoluzione delle economie di altri paesi, nel momento in cui esse rapidamente camminano verso nuove esperienze e la nostra economia va sempre più integrandosi con le esperienze stesse.

Poiché ciò che sta ora accadendo altro non è che lo sviluppo logico di una situazione maturata negli anni trascorsi, e in buona parte nell'anno decorso, ritengo di essere avvantaggiato e facilitato nel mio compito, che è quello di riprendere e di continuare il discorso che iniziai al Senato nell'aprile del 1959 e di completare il disegno di una politica economica che nelle sue linee direttrici, e anche in molti provvedimenti particolari e specifici, è stata già dalla maggioranza di voi approvata e sostenuta.

Il 1959 è stato, per il nostro paese, uno dei migliori per quanto riguarda la formazione del reddito, accresciutosi, in termini reali, in rapporto all'anno precedente, del 6,6 per cento, e certo il migliore anno di questo dopoguerra per la stabilità monetaria e finanziaria che ha accompagnato una fase di così rapido sviluppo.

Anche se già a voi noti, vi riferirò alcuni dettagli dei risultati raggiunti, ma prima di farlo desidero, assolvendo al dovere della

massima obiettività, inserirli in un arco molto più ampio, in modo tale che essi possano essere giudicati nel loro giusto valore, senza ottimismo esagerati, ma anche senza ingiustificate riserve.

Una constatazione necessaria da fare è intanto la seguente: primo anno svoltosi completamente nella nuova fase ascendente dell'economia italiana, il 1959 è seguito a un periodo caratterizzato da non poche incertezze. E queste ultime, se da un lato hanno forse reso più risonanti alcuni risultati, per la consistenza comparativamente più modesta delle cifre riassuntive del 1958, da un altro avevano però anche gettato un'ombra di dubbio sulle possibilità di un più rapido sviluppo economico del nostro paese.

Non voglio dilungarmi, e non ne è questa la sede, sulla evoluzione congiunturale degli anni più recenti o sulle cause di determinati avvenimenti economici. Mi pare, tuttavia, opportuno ricordare come, dopo il 1955, ultimo anno di espansione economica concorde di tutte le economie industriali del mondo occidentale, un progressivo indebolimento dei tassi di sviluppo avesse cominciato a caratterizzare l'attività di non pochi paesi avviandoli, sia pure con intensità ed in tempi diversi, verso una pausa produttiva. La recessione intervenuta negli Stati Uniti aggravò, poi, la situazione ed una recessione economica diffusa cominciò a minacciare via via un numero crescente di nazioni, sollevando timori e aggiungendo così elementi psicologici di freno alle ripercussioni meccaniche che il ristagno di ciascuna economia poteva portare sulle economie degli altri.

Sia pure toccata fra gli ultimi e in maniera meno sensibile, anche l'Italia cominciò ad accusare, nel 1957, i primi sintomi di rallentamento della sua espansione economica. Ma, in via di rapido sviluppo e caratterizzato da una tendenza di fondo nettamente espansiva, il nostro paese non soffrì gravi fenomeni di arresto.

La congiuntura recessiva, durata poco meno di un anno — e cioè fra l'autunno del 1957 e la fine dell'estate del 1958 — non andò al di là di una « pausa ad alto livello », come è stata definita e come io stesso volli chiamarla. Si ebbe, cioè, una espansione modesta, inferiore indubbiamente a quella che costituisce la tendenza di fondo della nostra economia, ma pur sempre tale da rappresentare sugli anni precedenti un qualche progresso.

La fine del 1958 e ancora tutto il primo semestre del 1959 si svolgevano, così, in un

clima ancora incerto (anche se sostanzialmente sempre di espansione) durante il quale l'attività produttiva aumentava gradatamente di ritmo, ma non si sviluppava ancora con un andamento che si potesse comparare a quello caratteristico dei periodi di alta congiuntura. Soltanto nella seconda parte del 1959 la forza di ripresa della nostra economia si presentò in tutto il suo vigore.

Manca, purtroppo, nel sistema degli indicatori italiani, un indice globale dell'attività economica che possa mettere in evidenza le differenti velocità di espansione delle due parti del 1959, ma tutti i dati in nostro possesso, anche se non possono esattamente quantificarla, stanno, tuttavia, a dimostrarla.

L'indice generale della produzione industriale, infatti, accresciutosi del 2,4 per cento nei primi sette mesi del 1959, aumenta fra luglio e dicembre del 14 per cento. Per la produzione dei beni di investimento, in particolare, ad una stasi durata fino all'estate, si contrappone, negli ultimi cinque mesi, una variazione positiva addirittura del 15 per cento. L'industria siderurgica, che era restata fino al mese di luglio a livelli produttivi inferiori a quelli dei corrispondenti mesi del 1958, tocca, già in ottobre, livelli primato. Le esportazioni di merci del secondo semestre superano, in quantità, quelle del primo del 1958 e le superano del 32 per cento e, ugualmente, gli approvvigionamenti dall'estero, i quali per tutta la prima parte dell'anno erano rimasti a livelli sensibilmente bassi, aumentano nel secondo semestre, rispetto al primo, del 10 per cento.

La sintesi di questa diversa dinamica ci è data dall'aumento, come ho detto, del 6,6 per cento nel prodotto nazionale, realizzato in ben più larga misura nella seconda metà dell'anno, durante il quale lo sviluppo della produzione globale ha assunto ritmi veramente inconsueti.

Nel consuntivo dell'anno si registrano alcuni risultati che si possono porre fra i più elevati di questo dopoguerra. L'attività produttiva, ad esempio, è aumentata, tra l'inizio e la fine dell'anno, di circa il 16 per cento: bisogna risalire al 1950 per trovare un incremento superiore. La produzione dei beni di consumo ha registrato un aumento del 17 per cento che trova un massimo superiore soltanto nell'incremento che si verificò nel corso sempre del 1950. L'attività delle industrie che producono in prevalenza beni di investimento ha registrato poi un massimo assoluto: il 19 per cento circa di incremento, superando di otto punti il livello massimo che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

era stato raggiunto nel corso del 1955 (allora era stato dell'11 per cento circa).

Il prodotto dell'agricoltura si è accresciuto in misura più modesta (3,1 per cento in rapporto al 1958), ma bisogna tener presenti in proposito prima di tutto gli andamenti climatici non sempre favorevoli e poi il fatto che l'incremento 1959 seguiva a quell'eccezionale aumento del 12 per cento, che si era realizzato nel 1958 rispetto al 1957. Si può dire, quindi, che anche questo è un buon risultato, a raggiungere il quale hanno contribuito indubbiamente l'intenso sforzo di ammodernamento e di adeguamento delle attrezzature e i programmi sempre più ampi di riconversione e di trasformazione culturale.

Grazie a tale sostenuta attività produttiva il reddito nazionale lordo ha raggiunto, in lire correnti, 16.908 miliardi, di fronte ai 15.915 miliardi del 1958, con un incremento del 6,2 per cento in moneta corrente e del 6,6 per cento in termini reali. E l'incremento in termini reali è non soltanto superiore a quello medio del periodo 1950-1958 (5,45 per cento) ma si pone anche fra i più alti di questo dopoguerra, essendo stato superato soltanto nel 1951, nel 1953 e nel 1955.

L'andamento dei prezzi poi ha fatto sì che nel consuntivo dell'anno, per la prima volta in questo dopoguerra, la variazione del reddito in termini reali abbia superato quella in valori correnti, dando una chiara dimostrazione che nel 1959 la forte ripresa non ha influito in maniera sensibile sul livello dei prezzi.

Il sistema economico italiano, passato sempre più in questi ultimi anni tra i sistemi economici cosiddetti aperti, ha continuato a risentire, ed in misura più accentuata che nel 1958, della forte domanda estera. L'ammontare dei beni e dei servizi esportati ha superato quello dei beni e dei servizi importati. La componente esterna, pertanto, per il secondo anno consecutivo è andata a detrazione del reddito nazionale lordo e le risorse disponibili per usi interni sono state inferiori, come nel 1958, al reddito nazionale lordo. Queste ultime sono state di 16.599 miliardi e si sono distribuite per il 76,7 per cento (pari a 12.772 miliardi) in consumi e per il 23,3 per cento (pari a 3.827 miliardi) in investimenti.

Rispetto al 1958, i consumi privati sono aumentati, in termini reali, del 4,8 per cento. È un aumento che si pone nettamente al di sopra di quello degli ultimi anni e che supera anche il tasso medio di incremento registrato in tal campo dal 1950 (tasso calcolato nel 4,3 per cento). Esso va posto in relazione con l'incremento delle disponibilità monetarie del-

le classi consumatrici, prima fra esse la categoria dei lavoratori dipendenti. L'ammontare complessivo dei redditi da lavoro dipendente è infatti sensibilmente salito per effetto sia dello sviluppo dell'occupazione, sia dei livelli salariali ed erogazioni accessorie.

L'aumentata attività produttiva del 1959 ha comportato uno sviluppo piuttosto sensibile dell'occupazione che, pur in presenza di una aumentata popolazione in età atta al lavoro, ha determinato una flessione della disoccupazione.

L'indagine periodica trimestrale sulle forze di lavoro, condotta dall'Istituto centrale di statistica, ha reso disponibile un complesso di dati che hanno permesso di effettuare un confronto tra la situazione della occupazione nel 1959 e nell'anno precedente. Da tale confronto è risultato, nel 1959, un aumento dell'occupazione effettiva pari a circa 300 mila unità. E che questo ritmo d'incremento dell'occupazione sia mantenuto anche nel corrente anno, è dimostrato dalla più recente indagine « Istat » — quella dello scorso aprile — che ha posto in evidenza un aumento, rispetto all'aprile 1959, di oltre 300 mila unità nella manodopera occupata maschile e un aumento proporzionalmente non meno rilevante in quella femminile.

I guadagni complessivi dei lavoratori dipendenti sono aumentati, in termini monetari, del 6,4 per cento e le maggiori disponibilità monetarie si sono trasformate, tenuto conto dell'andamento dei prezzi, in effettivi aumenti reali anche leggermente superiori.

Se poi si considerano le maggiori disponibilità affluite alle categorie meno abbienti attraverso l'ulteriore miglioramento delle forme di assistenza e di previdenza, e, più in generale, attraverso i trasferimenti di reddito (incrementati fra il 1958 e il 1959 del 10,7 per cento), è agevole valutare quale sia stato il sostegno dato alla produzione dalla domanda dei beni di consumo, durevoli e non durevoli.

Si è poi delineato uno sviluppo conforme a quanto avevamo auspicato nel settore degli investimenti, il cui tasso di incremento è salito, infatti, all'8,4 per cento, ad un livello, cioè, che è quasi pari a quello medio del periodo 1950-1958, e che è superiore a quello medio dell'ultimo quinquennio.

Più in particolare, i nuovi investimenti nel campo industriale, che nel 1958 avevano accusato una contrazione del 3,8 per cento, registrano un aumento del 6,8 per cento, tanto più significativo, ove si consideri che proprio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

in questo settore aveva maggiormente inciso il rallentamento del primo semestre.

Ritengo di dover porre in rilievo l'importanza assunta in questo campo dall'azione dello Stato, che si è concretata nelle opere pubbliche e di pubblica utilità, le quali hanno registrato un aumento di circa il 6 per cento, e in un complesso di altri provvedimenti che non possono rientrare tecnicamente nella categoria delle opere pubbliche e, pertanto, non sono compresi nella predetta percentuale, ma che costituiscono apporti pubblici agli investimenti, anche quando essi hanno avuto lo scopo di incoraggiare e potenziare gli investimenti privati.

Lo sforzo compiuto dallo Stato in questo senso, secondo una stima prudente, può essere calcolato in circa il doppio dell'aumento verificatosi per le opere pubbliche vere e proprie. E per quanto riguarda queste ultime, per ben valutare l'incremento di cui si è fatto cenno converrà ricordare che, fra il 1957 e il 1958, esse erano aumentate del 16,5 per cento. Né va dimenticato il contemporaneo aumento, ancora maggiore, dell'edilizia sovvenzionata.

Queste ed altre cifre trovano una compiuta interpretazione nella relazione generale, che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento, e che quest'anno ho voluto fosse arricchita di uno speciale capitolo, il quinto della prima parte, nel quale l'evoluzione congiunturale dell'ultimo anno è stata analiticamente esaminata nel quadro dello sviluppo economico dell'ultimo decennio.

Si tratta di un miglioramento allo schema della relazione che credo valga la pena di sottolineare, poiché risponde, in definitiva, a molte richieste che ci erano venute dai due rami del Parlamento.

Siamo, onorevoli colleghi, quasi alla metà dell'anno in corso, ciò che ci consente di poter delineare, in possesso come siamo di parecchi elementi, anche l'andamento di buona parte del 1960.

Esso è iniziato, per il mondo occidentale, in una fase di alta congiuntura, che ha sollevato, specie sul finire del 1959 e all'inizio dell'anno, non pochi timori.

In tutti i paesi, la domanda ha presentato ulteriori sviluppi e i livelli raggiunti nella utilizzazione dei fattori produttivi hanno reso spesso urgenti cospicui nuovi investimenti od il ricorso ad accresciute importazioni, quando addirittura non si sono avuti fenomeni di tensione nel campo monetario e finanziario, pericoli di strozzature, specie nel campo della manodopera, per i paesi che avevano già raggiunto situazioni di pieno impiego e per la

difficoltà dell'offerta ad adeguarsi con sufficiente elasticità alla domanda.

Questa situazione ha reso indispensabile in molte nazioni l'introduzione di misure restrittive, sia per quanto riguarda il credito, sia per attenuare l'espansione della domanda, misure che comportano l'inevitabile rallentamento del ritmo di espansione. Nel periodo più recente, tuttavia, i timori di dover ricorrere a nuove misure di ordine limitativo si sono attenuati. La congiuntura prosegue ancora sostenuta, ma senza presentare punte eccessivamente pericolose per la stabilità dei singoli paesi.

In tale quadro, la situazione dell'Italia è comparativamente migliore. Il nostro sviluppo produttivo risulta più rapido di quello delle altre nazioni del mondo occidentale, tanto da porci al primo posto, ma ad esso non si sono accompagnati quei fenomeni di tensione che altrove si sono verificati.

Le frenature altrove adottate non lo sono state nel nostro paese, non perché vogliamo essere imprevidenti o poco prudenti, ma perché la linea che abbiamo seguito nel recente passato ha evitato fenomeni di tensione specie nel campo monetario e ci consente, almeno per ora, di continuare sulla strada che abbiamo intrapreso; non ci mancano infatti i mezzi per arrestare sul nascere eventuali fenomeni di tensione, né ci manca la volontà di impiegarli al momento opportuno.

La regolare espansione della domanda globale sembra aver acquistato nuova fermezza. La domanda dei consumatori, lungi dall'esaurirsi nella consueta espansione, anche superiore al previsto, registrata a fine d'anno, ha continuato, come ho già avuto occasione di dire, ad allargarsi, giovandosi sia dell'ancora mantenuta stabilità dei prezzi, sia del contemporaneo ulteriore accrescersi del potere di acquisto delle classi lavoratrici, per l'aumento regolare della massa salari, in relazione soprattutto all'aumento dell'occupazione e delle ore lavorate.

Nuovo vigore hanno assunto gli investimenti produttivi sia di espansione sia di razionalizzazione: se i primi scontano il futuro aumento della domanda globale, i secondi si rendono sempre più necessari, per mantenere intatta ed accrescere la competitività dei prodotti italiani sui sempre più vasti mercati internazionali. E la progressiva integrazione del sistema economico italiano nell'economia mondiale è del resto resa evidente dai livelli primati raggiunti dagli scambi con l'estero.

Le comparate maggiori disponibilità di fattori produttivi, che caratterizzano il nostro

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

paese, allontanano nel tempo per noi la eventualità di strozzature e quindi garantiscono maggiormente il proseguimento di un equilibrato sviluppo. D'altro canto, il sistema economico italiano, eminentemente trasformatore, può trarre grande giovamento dall'aumento della domanda estera di prodotti manifatturati, proprio da parte di quei paesi dove più difficile si rende la realizzazione di un rapido aumento delle risorse. Né i maggiori approvvigionamenti di materie prime, necessari a questa intensificata attività trasformatrice, pongono problemi, per la favorevole situazione che presentano in questo senso i grandi mercati internazionali delle materie prime, e per il tuttora soddisfacente equilibrio dei nostri conti verso l'estero.

A questo proposito, anzi, permettetemi una parentesi e consentitemi di rilevare una mutata tendenza nella bilancia dei pagamenti correnti con l'estero da me già ricordata di recente.

Non è da pensare che la espansione delle esportazioni di merci e di servizi che ha concorso al raggiungimento di tali risultati sia diminuita, anzi essa dura tuttora, tanto che i ricavi per esportazioni di merci sono aumentati da 640 milioni di dollari nel primo trimestre del 1959 a 839 milioni di dollari nel primo trimestre dell'anno in corso e anche le entrate valutarie del turismo sono in forte aumento, essendo passate, nei due trimestri che abbiamo considerato, da 53 a 77 milioni di dollari.

Ma, fermo tutto ciò, in connessione con la forte ripresa della produzione e a differenza di quanto accaduto nel 1958 e in buona parte del 1959, anche le importazioni, come ho già osservato, segnano in epoca recente un forte aumento (i pagamenti di valuta per importazioni di merci sono passati da 728 milioni di dollari nel primo trimestre del 1959 a 996 milioni di dollari nel gennaio-marzo di quest'anno con un incremento notevole che raggiunge il 31 per cento) e, in conseguenza di ciò, pur persistendo un sensibile aumento delle esportazioni, il saldo attivo valutario per merci e altre partite cosiddette invisibili è diminuito, tra il primo trimestre del 1959 e il primo trimestre del corrente anno, da 168 a 99 milioni di dollari.

E un andamento che tende ad essere meno favorevole di quello eccezionale verificatosi nel 1959, ma che mantiene pur sempre un equilibrio soddisfacente.

Ora, la diminuzione del saldo attivo, veramente eccezionale, dei due ultimi anni, era, come già ho avuto occasione di dire, da noi auspicata ed era stata più volte sollecitata

anche da autorevoli organismi internazionali, allo scopo di determinare una situazione più favorevole ai fini dello sviluppo economico interno. La ripresa della domanda e soprattutto di quella di beni di investimento, permette infatti di assorbire nel mercato interno, per il nostro sviluppo produttivo, parte delle risorse che negli ultimi anni erano destinate a migliorare la nostra situazione nei confronti con l'estero.

È logico che seguiremo attentamente tale evoluzione, per evitare che un eccesso della domanda interna possa giungere a deteriorare in grave misura e a compromettere la nostra posizione nei rapporti con l'estero, ma l'attuale ammontare delle riserve valutarie costituisce già un valido presidio.

Abbiamo per di più una assoluta stabilità del livello dei prezzi, il cui indice ha presentato nel 1959 soltanto lievi oscillazioni e ha segnato più recentemente una leggera flessione, da 99,5 nel gennaio a 98,6 nell'aprile ultimo scorso, mentre anche l'indice del costo della vita è leggermente diminuito, da 68,34 nel gennaio a 67,94 nell'aprile.

La favorevole condizione nella quale attualmente ci troviamo ci ha consentito, nelle scorse settimane, di adottare i noti provvedimenti che, agendo in particolare nel campo fiscale, hanno consentito una sensibile riduzione dei prezzi di alcuni generi di assai largo consumo.

Consentitemi, a questo riguardo, una breve parentesi, alla quale sono indotto da talune critiche formulate dall'estrema sinistra.

Vorrei far notare che appare incomprensibile tale atteggiamento nei confronti di provvedimenti che tornano a beneficio di larghissimi settori del consumo.

Anche nell'Unione Sovietica si stanno adottando, quando è possibile, misure che favoriscono un aumento dei consumi e ribassi di prezzi.

Ad ogni modo, i provvedimenti da noi decisi non sono fini a se stessi ma vanno riguardati come una componente necessaria della nostra politica economica, per creare un maggiore e più diffuso benessere.

Ogni qualvolta si potrà agire in tale senso, nei limiti che consentirà l'andamento della nostra economia generale, bisognerà farlo; ieri era ancora presto operare in tal senso, ma ora esistono maggiore tranquillità di azione e discreti margini di manovra.

Altro aspetto dell'attuale nostro andamento è che il costo del denaro, dopo la rapida flessione che si registrò nel 1958-59, rimane tuttora sui livelli che aveva raggiunto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

durante la fase di massima espansione della liquidità del mercato e del sistema bancario; il tasso di rendimento dei titoli di Stato, gradualmente disceso dal 7,34 per cento alla fine del 1957, fino al 5,26 per cento alla fine del primo semestre del 1959, si è mantenuto all'incirca su quel livello ed è stato, nel mese scorso, del 5,27 per cento. Il tasso di rendimento delle obbligazioni ha presentato un andamento analogo e anzi una leggera flessione nel periodo più recente.

La liquidità del sistema bancario, anche in conseguenza degli aumentati fabbisogni finanziari connessi con la rapida espansione produttiva, ha manifestato una lieve tendenza alla diminuzione. Nonostante la domanda, tanto per investimenti privati quanto pubblici, sia aumentata, non vi sono, almeno per ora, sintomi che il mercato non possa adeguatamente fronteggiare la richiesta. Nel primo trimestre dell'anno in corso la raccolta di fondi effettuata direttamente sul mercato finanziario è ammontata a circa 400 miliardi: nei periodi corrispondenti del 1959 e del 1958, fu rispettivamente di 300 e di 200 miliardi.

La ripresa degli impieghi del sistema bancario, che già si era verificata nel 1959, è continuata sensibile e ha mostrato tendenza ad una ulteriore accentuazione.

Condizione di equilibrio, dunque, la nostra, onorevoli colleghi. L'alta congiuntura mondiale, non solo non è fonte di preoccupazioni, ma, anzi, da essa, proprio in considerazione dei problemi strutturali che ancora assillano il paese, possiamo trarre i maggiori vantaggi e un valido appoggio per nuovi progressi in un clima privo di pericolose tensioni.

L'azione in corso per la integrazione dei mercati europei e mondiali favorisce l'ulteriore inserimento dell'economia italiana in quella mondiale e quindi una più efficiente soluzione dei problemi di struttura, attraverso anche la accresciuta mobilità della manodopera, e la progressiva industrializzazione di ulteriori zone del nostro paese, alla quale partecipano, in misura non irrilevante, capitali stranieri.

Ci auguriamo che i processi integrativi in atto con i paesi della piccola Europa e le collaborazioni con i paesi europei e del mondo occidentale possano sempre più divenire espressioni concrete di una migliore collaborazione internazionale necessaria anche per il nuovo assetto dei rapporti economici sia con i paesi al di fuori del mondo occidentale sia, in particolare, con quelli sottosviluppati.

La progettata riorganizzazione dell'O.E.C.E. può mettere a disposizione delle nazioni

occidentali un nuovo più adeguato strumento a tal fine.

Per quanto riguarda l'assistenza ai paesi sottosviluppati, riteniamo necessario accrescere gli sforzi comuni, intesi a favorirla, in programmi organici e coordinati, come riteniamo di dover essere più presenti nell'avvenire nell'attività di sviluppo di quei paesi i cui mercati assumono crescente importanza e nei quali godiamo di buoni rapporti e di manifeste simpatie. Ci viene ricambiato lo spirito di comprensione e di amicizia col quale noi abbiamo sempre considerato le nuove comunità nazionali d'Africa, quelle del medio oriente e quelle dell'America latina, alle quali ci collegano anche vincoli di origine comune.

Circa i rapporti commerciali tra i paesi del mercato comune, quelli aderenti alla piccola zona di libero scambio e gli altri che, pur aderendo al G.A.T.T., non partecipano a organizzazioni regionali, ci auguriamo vengano studiate dall'apposita commissione formule di collaborazione che consentano alle singole organizzazioni di evolversi secondo le loro proprie finalità e i propri obiettivi, ma in modo tale che la loro evoluzione non sia di ostacolo ad una più larga collaborazione internazionale.

Questo spirito e queste finalità sono le stesse che guidano la partecipazione italiana ai più intensi lavori delle comunità economiche europee ed in particolare del mercato comune che sta avvicinandosi alla sua seconda importante scadenza. Ed è ancora con gli stessi intendimenti che il Governo italiano ha partecipato recentemente alle conferenze internazionali per l'esame e l'approvazione delle proposte della commissione della comunità per un acceleramento dei tempi di attuazione del mercato comune. L'aspetto tecnico fondamentale di tali decisioni è — come sapete — l'avvio anticipato della messa in atto della tariffa esterna comune e, per evidenti ragioni di armonia, una accelerata riduzione degli ostacoli doganali e quantitativi all'interscambio europeo che dovrà accompagnarsi ad un più intenso ritmo di attuazione delle integrazioni anche nei settori non commerciali. Nel prendere queste decisioni dobbiamo, a mio avviso, sempre tener presente da una parte la necessità di assicurare un armonico sviluppo della Comunità economica europea, dall'altra di garantire al mondo esterno la volontà cooperativa dei paesi della piccola Europa e lo spirito liberale che deve presiedere allo sviluppo di questa comunità.

Mi sembra ora indispensabile, onorevoli colleghi, tracciarvi un breve quadro del bi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

lancio dello Stato, per vedere come esso si ponga nel quadro della situazione economica generale della quale vi ho parlato fino a questo momento.

La politica attuata dai governi che si sono succeduti negli anni del dopoguerra è stata volta a soddisfare due esigenze: a mantenere, cioè, uno sviluppo economico ad elevato ritmo di espansione e contemporaneamente a ridurre il disavanzo di parte effettiva.

Il conseguimento, tuttavia, di questo secondo obiettivo, nonostante il massimo impegno e l'azione attenta e costante, è stato ostacolato e lo è tuttora.

Inoltre, un fenomeno più volte rilevato anche in questa sede e al Senato e al quale da molte parti si è spesso chiesto di ovviare è quello che un numero sempre maggiore di partite di competenza del bilancio ha dovuto essere posto fuori di esso e finanziato con provvedimenti diversi, così come è accaduto per le gestioni di ammasso del grano, per gli acquisti straordinari, e per altre partite.

È in considerazione di ciò che noi abbiamo voluto, per il bilancio che vi abbiamo presentato, iniziare l'auspicata opera di chiarificazione, esigenza prima, e oggi forse, anzi senza forse, meglio di ieri realizzabile, per la particolare favorevole situazione generale in cui ci troviamo, allo scopo di poter attuare una più chiara politica di tutto il bilancio.

Ci è sembrato, prima di tutto e soprattutto, essere giunto il momento di ricondurre nel bilancio di previsione tutte le spese pubbliche, comprese quelle per maggiori investimenti, coordinando il bilancio stesso con alcune leggi speciali attraverso le quali si provvede alla sistemazione delle passività che sono maturate negli esercizi finanziari precedenti.

Ne è risultato così un disavanzo di parte effettiva di 287 miliardi e un disavanzo finanziario di 565 miliardi. Tali le cifre del disavanzo che sono state contenute nei limiti delle possibilità del mercato finanziario. Il finanziamento avverrà mediante operazioni di debito pubblico e non mediante operazioni di tesoreria.

Si sono così affrontati problemi della cui gravità ed urgenza molti di voi, onorevoli colleghi, si sono resi più volte interpreti. Si è fatto in modo, cioè, da provvedere alla gestione di ammasso dei cereali, alla liquidazione dei saldi delle sovvenzioni alle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale e alla definizione dei rapporti fra lo Stato e l'Istituto nazionale per la previdenza sociale, per il fondo adeguamento pensioni.

Per quanto riguarda le prime due partite è stato predisposto un disegno di legge il quale assicura la copertura degli oneri che da esse derivano mediante l'emissione di appositi certificati di credito ammortizzabili in dieci anni. È previsto che tale emissione avvenga gradualmente in quattro anni in base alle possibilità di assorbimento da parte del mercato finanziario. Le quote di ammortamento saranno inserite nel bilancio del prossimo esercizio (cioè quello che noi discutiamo) e dei successivi per giungere alla normalizzazione del settore.

Per quanto riguarda, invece, la sistemazione dei rapporti fra Stato e l'Istituto nazionale della previdenza sociale, la partita viene definita dell'ambito del bilancio stesso, assicurando anche la copertura del disavanzo effettivo registrato dallo stato patrimoniale del fondo e la liquidazione del saldo degli impegni che derivano allo Stato dalle leggi a suo tempo emanate.

Verranno così corrisposti all'Istituto nazionale per la previdenza sociale: 100 miliardi all'anno, a decorrere dal 1959, con aumento annuo di due miliardi per i nove anni successivi; 58,5 miliardi di cui 6,5 per il 1960-1961, per il disavanzo dello stato patrimoniale del fondo; 14,4 miliardi di cui 4,4 nell'esercizio 1960-61, per gli impegni derivanti dalla legge 4 aprile 1952, n. 218, e successive modifiche.

Ho motivo di ritenere che quanto da noi compiuto e proposto possa avere la considerazione e la approvazione del Parlamento.

Ma anche un altro criterio abbiamo tenuto presente nell'impostare il bilancio di previsione, il criterio cioè di rendere il bilancio stesso strumento sempre più valido e sempre più efficiente ai fini della politica di sviluppo.

Nel bilancio 1960-61, voi trovate sul fondo globale gli accantonamenti relativi ai piani per la scuola e per l'agricoltura, per la sistemazione dei bilanci provinciali e comunali, per l'abolizione delle addizionali provinciali e comunali sui crediti agrari.

Vanno poi ricordati gli accantonamenti relativi ai provvedimenti straordinari a favore dei comuni di Napoli e di Roma e quelli concernenti il piano di rinascita economica e sociale della Sardegna.

Per quanto concerne la parte di movimento di capitali, il bilancio 1960-61 prevede un ulteriore aumento di 40 miliardi del fondo di dotazione dell'I.R.I., allo scopo di adeguare le disponibilità finanziarie di tale istituto ai programmi in corso, tra i quali assume importanza, per l'avvenire del Mezzogiorno, la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

costruzione dell'impianto siderurgico di Taranto.

Già nel 1959-60 il Governo ha dato maggiore forza alla sua azione destinata a creare le condizioni necessarie per allargare le dimensioni della economia nazionale e per portarla ad un nuovo e superiore livello. Ormai superata la prima azione, svolta nel 1958, destinata a contenere i riflessi della sfavorevole congiuntura, si è cominciato fin dallo scorso anno a promuovere un più largo processo di sviluppo economico, con il provvedimento del giugno 1959 a favore dell'economia nazionale e con altri destinati, oltre che a potenziare gli investimenti pubblici, anche ad incoraggiare l'iniziativa privata.

Tale politica ci pare abbia permesso da un lato di dare nuovo vigore all'azione propulsiva dello Stato e dall'altro di agire favorevolmente anche sulla liquidità bancaria.

Molti riconoscimenti abbiamo avuto anche in consessi internazionali, nei quali l'Italia viene oggi considerata come uno dei pochi paesi nei quali possa continuare ad assecondarsi un'espansione produttiva senza timore di tensioni nel mercato finanziario e monetario.

In collegamento con i dati che vi ho esposto circa il bilancio ritengo sia necessario un rapido cenno alla situazione della tesoreria statale.

Le previsioni di bilancio per il prossimo esercizio ed i provvedimenti già all'esame del Parlamento per lo sviluppo dell'agricoltura e per la sistemazione degli ammassi del grano, così come per altri provvedimenti, possono darvi l'idea della larga portata delle operazioni finanziarie che il tesoro dovrà ancora effettuare per la realizzazione di tali programmi.

La situazione di tesoreria consente di guardare con una notevole tranquillità al prossimo futuro. Alla fine del mese di aprile scorso, le disponibilità del tesoro dello Stato presso la Banca d'Italia per i servizi di tesoreria provinciale sono salite a 285 miliardi.

È ormai da un anno che il tesoro ha notevolmente migliorato la sua posizione nei confronti dell'istituto di emissione, attraverso il reperimento di notevoli mezzi finanziari sul mercato. Data la forte liquidità, nel corrente esercizio si sono collocati, infatti, buoni del tesoro poliennali per ben 550 miliardi, di cui 116 destinati al rinnovo dei buoni novennali con scadenza al 1° aprile scorso.

Soprattutto in conseguenza di tali operazioni il debito pubblico (consolidato e redimibile) viene così a salire a 2.339 miliardi,

mentre la tesoreria statale ha potuto assicurarsi disponibilità tali da poter serenamente far fronte alle proprie occorrenze per la gestione del bilancio e per incoraggiare una efficace e vasta politica di incentivi atta a favorire lo sviluppo dell'economia nazionale verso quelle migliori prospettive da tutti desiderate.

L'indebitamento dello Stato è quindi aumentato, per effetto del maggior volume dei titoli pubblici a medio termine, mentre il debito fluttuante, sempre al 30 aprile dell'anno in corso, presenta, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, un incremento che si aggira sui 102 miliardi e che dipende essenzialmente dalla sistemazione di 114 miliardi di *am-lire* tra le anticipazioni straordinarie, in base a quanto è stato stabilito con il decreto-legge 28 gennaio 1960, n. 14.

La consistenza dei buoni del tesoro ordinari, alla fine dell'aprile scorso, è pressoché uguale a quella registrata all'inizio dell'esercizio, ciò che dimostra la valida azione svolta dal Tesoro per far sì che l'incremento dell'indebitamento si abbia di preferenza in quello a medio termine anziché in quello fluttuante, anche se non si sono attuate forme di indebitamento a più lungo termine, come da più parti è stato proposto.

Ma non è certo questo il compito del Governo attuale, anche se chi ha l'onore di parlare ha più volte sostenuto, in sede di Commissioni finanziarie, la possibilità e l'opportunità di arrivare ad una vasta operazione di consolidamento del debito pubblico a lungo termine.

Sono pubblicati, in questi giorni, i dati sintetici relativi al conto del tesoro al 30 aprile 1960 e ciò mi esonera da una più analitica esposizione di dati riguardanti l'andamento della tesoreria statale. E d'altra parte, intervenendo nella materia di sua specifica competenza, il ministro del tesoro potrà darvi tutti i possibili ragguagli.

Mi sembra di aver tracciato, onorevoli colleghi, un quadro il più possibilmente concreto della situazione economica e finanziaria del paese. Anche se è stato ampio, non è amplissimo e la relazione economica generale lo completa. Ho cercato di mantenermi sul piano della informazione, di una constatazione obiettiva dei fatti e delle situazioni, anche se ho ritenuto opportuno inserire considerazioni necessarie e utili elementi di giudizio.

Da quanto ho esposto si può dedurre che siamo oggi in presenza di una fase positiva del nostro progresso economico e di risultati senza dubbio lusinghieri.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

Da più parti lo si è riconosciuto e, anche se critiche non sono mancate, v'è stata sempre molta obiettività nella registrazione di fatti che, del resto, sono innegabili.

Ma quale la conclusione definitiva? È una domanda che mi pongo e che pongo a tutti voi, onorevoli colleghi, perché mi è sembrato di aver trovato in alcune interpretazioni punte di eccessivo ottimismo, pericoloso, a mio avviso, specie se dovesse condurre a un rallentamento dell'azione attuata in questo ultimo periodo e a un diminuito impegno.

Quali sono le cause che hanno portato ai buoni risultati raggiunti? Sono molteplici, e indubbiamente sono anche da ricercarsi nella migliorata situazione interna e, oltre tutto, anche internazionale, ma in buona parte esse sono da attribuirsi a fatti che abbiamo provocato con una linea decisa nella nostra politica economica, con uno sforzo che lo Stato ha promosso e vigorosamente appoggiato e al quale pure la privata iniziativa ha dimostrato di volersi adeguare.

Occorre per altro tener presente che il nostro sistema economico non ha del tutto costruito ancora gli strumenti necessari per un suo sistematico e stabile sviluppo e che, proprio in conseguenza di certi buoni risultati raggiunti, bisognerà per l'immediato e per il prossimo avvenire operare con un impegno ancora maggiore.

Non vi appaia deludente se affermo che proprio il favorevole andamento delle cose rende più difficile il compito che ci attende per i prossimi mesi. Il continuare lungo la linea che abbiamo seguito finora, il mantenere il ritmo di sviluppo attuale è già una impegnativa fatica di ogni momento, ma occorre insistere e migliorare.

Siamo, come ho già detto, a un tasso di sviluppo superiore a quello di tutti i paesi che possono essere a noi comparati quanto a struttura economica e che si trovano anzi in condizioni migliori, ad esempio gli Stati Uniti; aumentiamo la produzione industriale ad un ritmo che è superiore al ritmo di tutti gli altri paesi, esportiamo in tutte le nazioni del mondo, ma nonostante ciò è necessario determinare un ulteriore sviluppo. E non si tratta di una aspirazione, ma di una necessità.

La prima parte della relazione generale, come avrete notato, rileva un « sostanziale miglioramento di fondo tradottosi in una situazione di equilibrio economico finanziario », considerata però come « solido punto di partenza per ulteriori sviluppi ».

Nell'aprile dell'anno scorso, proprio in sede di esposizione economica e finanziaria,

avevo rivolto un invito agli operatori economici ed a tutti gli italiani ad aver fede nell'azione del Parlamento e del Governo e nelle possibilità di sviluppo della economia italiana. Chiesi, in quella sede, un maggior sforzo di investimenti e mi permisi di rinnovare quell'invito e di insistervi in un analogo appello che feci da Milano il 22 ottobre 1959.

Ritengo si debba ammettere che quell'invito si sia inserito nella realtà: la ripresa degli investimenti, nell'ultima parte dell'anno e anche nella prima parte del 1960, sta a dimostrarlo.

La produzione di acciaio grezzo è aumentata, nel primo quadrimestre del 1960, del 30 per cento, rispetto al primo quadrimestre del 1959. L'indice complessivo della produzione di beni di investimento ha superato, nel primo trimestre dell'anno in corso, del 19,3 per cento quello del corrispondente trimestre del 1959.

Sono in aumento, dall'ultimo trimestre dell'anno scorso, gli investimenti privati, ma anche gli investimenti pubblici. Già aumentati notevolmente in funzione anticongiunturale nel 1958, essi furono ancora aumentati l'anno scorso e si avviano ora a raggiungere un livello ancora più elevato. Le spese per investimenti pubblici comporteranno una messa a disposizione nel 1960 maggiore di circa 250 miliardi del livello del 1959.

È una cifra che vi invito a voler considerare per la sua entità, ma più ancora per la distribuzione qualitativa della spesa, la quale dà, da una parte, il dovuto peso all'investimento diretto dello Stato anche per opere pubbliche e di pubblica utilità, e, dall'altra, è orientata a favorire il potenziamento delle attività produttive dei privati e, in particolare, delle imprese medie e piccole che costituiscono il tessuto connettivo del nostro sistema economico.

Ebbene, dopo i risultati ottenuti, riteniamo di insistere perché imprenditori ed operatori economici continuino nell'indirizzo attuale e lo accentuino e ci seguano nella politica di sviluppo che intendiamo condurre e che esige in questo momento, delineati chiaramente gli obiettivi, anche se lontani nel tempo, il loro adeguamento a fini specifici quantitativi e qualitativi strettamente collegati al coordinamento e alla programmazione.

Infatti, il pericolo più serio è di perdere l'equilibrio raggiunto. Potrebbe avvenire che le direzioni verso le quali, nel breve termine, si indirizza attualmente il nostro sviluppo arrivassero a non essere collegate, ove non si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

ponessero addirittura in contrasto, con le esigenze primarie e quindi fondamentali. Si avrebbe, in tal caso, il disordine delle iniziative.

Bisogna guardare in prospettiva difendendo veramente lo sviluppo futuro, rinnovando le strutture economiche: ed io il 22 ottobre scorso trasformai l'invito fatto per un rilancio delle iniziative in un invito a un rilancio non di qualsiasi iniziativa, ma in specie di quelle che tengono conto della necessità di risolvere i problemi di fondo del paese.

L'aumento di prodotto netto — avvertivo ancora — non è il solo parametro cui riferire la scelta dell'investimento, ma è piuttosto la massima utilità sociale che occorre ricercare e le linee di condotta debbono risentire delle condizioni strutturali a noi particolari.

È necessario che io qui ricordi, onorevoli colleghi, quelle condizioni?

Prima fra tutte il carattere dualistico della nostra economia che va considerato — come altra volta ho avvertito — non soltanto sotto l'aspetto territoriale. Nord e sud sono i termini di un problema tuttora vivissimo nel nostro paese, ma lo sono anche la coesistenza di centri modernamente organizzati con zone a molto minore produttività e bassi guadagni e di settori più progrediti e seguiti con altri che lo sono meno e che furono forse, in passato, più trascurati.

Tali problemi restano e non può farli dimenticare l'evoluzione favorevole della congiuntura in un certo periodo. Ché, anzi, quella tendenza evolutiva che, anziché attenuarsi come alcuni temevano, va accentuandosi, offre le condizioni per affrontare coraggiosamente i problemi che sono davanti a noi.

Le necessità del momento sono: assicurare la massima mobilità dei fattori produttivi, favorendo lo sviluppo della produttività nei vari settori secondo una linea che conduca ad una meta precisa, allo sviluppo armonico cioè di tutto il nostro sistema; determinare un sano funzionamento del mercato sì da distribuire gli incrementi di produttività che potranno realizzarsi nei singoli settori fra tutte le categorie economiche e fra tutti i settori produttivi; arrivare, se possibile, ad un sempre maggiore equilibrio fra investimenti pubblici e privati.

L'accelerazione del M.E.C. e la conseguente necessità di adeguare, sul piano quantitativo e qualitativo, la nostra produzione alle esigenze del nostro sistema economico, ci pongono problemi che vanno considerati oggi con la maggiore attenzione.

Per quanto riguarda il funzionamento del mercato, mi sembra che in questo momento occorra vigilare a che esso non sia ostacolato dal costituirsi di raggruppamenti di settore e di interessi: ipotesi molto facile in una economia in sviluppo come la nostra e in una fase favorevole ma sensibile come l'attuale.

E a questo punto, valutando particolarmente la funzionalità stessa del mercato, mi pare si pongano problemi che hanno un più vivo contenuto sociale. Ho avuto occasione di dire a Foggia che una decisa politica sociale, in questo quadro, diviene una componente stessa della politica di sviluppo economico.

Lo Stato avverte la necessità di un adeguamento sempre maggiore dei propri strumenti per poter intensificare, meglio coordinare, tempestivare i propri interventi; e quanto vi ho riferito a proposito della impostazione del bilancio dello Stato è una testimonianza che siamo già passati dalle enunciazioni ai fatti.

E i fatti, come ricordavo recentemente alla Commissione bilancio e partecipazioni statali, esistono, rappresentati da provvedimenti di legge già varati, da altri, assai importanti, già all'esame del Parlamento e taluni in parte già approvati da un ramo e da altri ancora allo studio.

Si è attribuito, come sapete, in questa prima attività di programmazione un posto preminente all'agricoltura e si è predisposto quel complesso di provvedimenti che va sotto il nome di « piano verde ».

Ritengo di trovarvi d'accordo, onorevoli colleghi, se affermo che l'agricoltura italiana richiede un urgente avvio a soluzione dei suoi problemi e mi auguro che il notevole sforzo di coordinare gli interventi a favore del suo ammodernamento e della sua qualificazione, possa meritare la vostra attenzione e indurvi — se lo ritenete — a discuterlo al più presto.

È anche davanti alla Camera fin dal 24 febbraio la legge sulla disciplina della concorrenza.

A mio avviso, i problemi che sorgono dall'elevato ritmo del nostro sviluppo produttivo e dagli adeguamenti di vari settori che si renderanno necessari, in conseguenza anche dell'accelerazione dell'integrazione economica europea, richiedono sì addivenga anche in questo campo al più presto possibile ad iniziative legislative che favoriscano la progressione di tutto il nostro sistema economico.

Già in sede diversa da questa, in sede più propriamente politica, ebbi a prospettare il possibile fenomeno di una concentrazione degli investimenti nel campo industriale e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

dissi di non disconoscere certo molte esigenze, ma affermai che ciò non doveva mai compromettere né la nostra ormai più che decennale politica a favore del Mezzogiorno, né favorire la creazione di gruppi monopolistici.

E non è una proposizione di argomenti politici, questa: il problema degli squilibri territoriali o regionali e quello delle concentrazioni sono di primo piano ai fini del funzionamento dell'intero nostro sistema economico. Il confronto e l'integrazione con altre economie non ci consentirebbero di alimentare in casa nostra fenomeni di tal genere.

Nel quadro dei provvedimenti studiati per contribuire a una graduale maggiore armonizzazione degli interventi economici, rammento: il contributo al Comitato nazionale ricerche nucleari per l'impiego pacifico della energia atomica; l'aumento di 15 miliardi della partecipazione dello Stato al capitale della Carbosarda per la costruzione di un impianto termo-elettrico a Carbonia; l'aumento del fondo di dotazione dell'I.R.I. di 80 miliardi per la costruzione dell'impianto siderurgico di Taranto e la concessione di altri 110 miliardi sempre al fondo di dotazione dell'I.R.I. per le iniziative che prevedono, tra l'altro, la sistemazione del cantiere Ansaldo di Genova Sestri e l'ammodernamento delle officine dei Cantieri riuniti dell'Adriatico a Monfalcone; il finanziamento a favore di imprese industriali che intendano attuare programmi di riconversione in vista delle nuove condizioni della concorrenza internazionale; collegato, in certo senso, con questi interventi, è, in altro piano e in altro settore, il provvedimento, già approvato dalla Camera, per l'assicurazione contro i rischi speciali cui sono soggetti i prodotti nazionali costituiti in deposito all'estero e per i lavori eseguiti all'estero da imprese nazionali; infine, il disegno di legge, già approvato dal Senato e ora davanti alla Camera, per l'ammissione delle imprese commerciali al finanziamento a medio termine.

Un provvedimento poi che ebbi a classificare tra i veri e propri investimenti e che qualificai, ripetendo una affermazione più autorevole della mia, « investimento in uomini », è il piano per la scuola. È superfluo insistere, specie nel campo dell'istruzione tecnica e scientifica e della preparazione professionale, sulla necessità di migliorare a fondo e con la maggiore rapidità, la nostra condizione, per non essere ulteriormente distaccati da altri paesi europei ed extraeuropei, e per dare un contributo decisivo alla lotta contro la disoccupazione.

Ma difficile sarebbe coordinare una politica economica razionalmente programmata, senza poter disporre di strumenti idonei.

La pubblica amministrazione dispone in Italia di poteri sufficientemente ampi per poter esercitare una influenza determinante sull'andamento della congiuntura economica, ma quei poteri hanno bisogno per essere utilmente esercitati di strumenti più affinati, più sensibili, più rapidi.

E per far fronte a tale esigenza fu presentato il disegno di legge che propone la modifica della legge sulla contabilità per far coincidere l'esercizio finanziario dello Stato con l'anno solare, le cui positive conseguenze, saranno evidenti a tutti innovando radicalmente, tra l'altro, il metodo di pagamento da parte della pubblica amministrazione, che potrà avvenire a mezzo di assegni circolari.

È un altro aspetto concreto e positivo dell'azione dei governi in questo campo l'impostazione che abbiamo voluto dare al bilancio preventivo 1960-61 e l'avviata riforma della struttura del bilancio, allo scopo di renderlo strumento più efficace per una seria, dinamica e controllata politica economica.

Anche sul piano dell'imposizione tributaria non si è rimasti immobili: il trattamento tributario in occasione di fusioni, trasformazioni e concentrazioni di società commerciali, del quale da più parti è stata più volte reclamata la sollecita approvazione, i provvedimenti più recenti riflettenti la diminuzione delle imposte sulla benzina, sul gasolio e sullo zucchero stanno ad attestarlo.

Bisogna dare, a mio avviso, in attesa di una riforma generale della materia tributaria, un indirizzo sempre meno fiscale a talune imposizioni impopolari e, nel reperimento delle entrate, un criterio sempre più economico all'imposizione tributaria. Non è esatto che sia pericoloso rivedere e rinnovare, e non basta ripetere che è complicato e difficile rivedere e rinnovare. Tutto è difficile. Bisogna rivedere e rinnovare, e le entrate non diminuiranno, bensì nella loro costante, progressiva maggiorazione potranno anche aumentare.

Si è invocato più volte e da varie parti anche un riordinamento, un potenziamento del Ministero del bilancio. È in fase di definitiva elaborazione il provvedimento necessario, che consentirà il coordinamento effettivo, tra l'altro, delle complesse e molte volte contrastate iniziative dei diversi settori della pubblica amministrazione.

Onorevoli colleghi, questa rapida sintesi delle iniziative prese e da prendere, se di-

mostra ciò che si è fatto, ammonisce Parlamento e Governo su quanto ancora resta a fare. Ecco perché nessuna settimana può essere perduta, e nessuna legittima attesa può essere prolungata. Chi, di fronte alla volontà dei governi di operare con serio impegno, ritarda la loro opera sperando di ricavarne risultati a proprio vantaggio, non li scoraggia e non li ferma, soprattutto non scoraggia e non ferma il Parlamento.

Il Parlamento sa che la diffidenza o l'avversione di larghi strati di cittadini sulle possibilità del nostro lavoro oggi possono essere più facilmente superate. Per molti strati della pubblica opinione, anche e soprattutto popolari, l'evoluzione recente della nostra economia, quel poco ancora di maggiore benessere che si è guadagnato e diffuso da noi, ha già cominciato a chiarire molti equivoci, ad aprire parecchi orizzonti.

E se sapremo correttamente e rapidamente operare, il reddito nazionale segnerà nel 1960 un ulteriore consistente aumento, con riflessi sia nei consumi sia, in misura percentualmente ancora maggiore, sugli investimenti.

La spinta che ha ricevuto l'attività produttiva e l'equilibrio che si è conseguito nei rapporti con l'estero sono fatti molto positivi che forniscono indirizzi e direzioni per una più valida politica economica.

Il Governo che ho l'onore di presiedere, pur nella sua delimitazione, farà il possibile per avviare tali prospettive necessarie e per garantire la continuità della linea fino ad oggi segnata. E mi pare, con il vostro consenso, di poter ripetere, a definitiva conclusione, le parole da me dette alla stampa economica europea domenica scorsa all'università di Padova:

« Abbinato all'azione per un ordinato sviluppo della nostra economia noi abbiamo un altro grande impegno che gli altri Stati avvertono forse in misura minore per le fortunate diverse condizioni di cui godono: l'impegno di un'opera di profondo rinnovamento delle strutture sociali. Ho ripetuto più volte che la prima e la seconda sono interdipendenti: non si può sacrificare l'una all'altra; il nostro successo dipenderà essenzialmente dall'equilibrio che sapremo conseguire. I problemi non si risolvono più con le parole prive di contenuto o con le espressioni generiche e retoriche che a nulla servono. Noi siamo oggi in una situazione di competizione fra le nazioni libere di tutto il mondo. Immense prospettive impegnano la nostra coscienza, la nostra volontà, il nostro lavoro ».

Noi faremo, onorevoli colleghi, tutti insieme, fino in fondo, il nostro dovere. (*Vivi applausi al centro e a destra — Molte congratulazioni*).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge approvati da quel consesso:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 aprile 1960, n. 342, recante agevolazioni temporanee eccezionali per lo spirito e l'acquavite di vino » (2186);

« Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (2187).

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

(*La seduta, sospesa alle 11,55, è ripresa alle 16,30*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il Presidente della Corte costituzionale, con lettere del 31 maggio 1960, ha trasmesso copia delle sentenze depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

del terzo comma dell'articolo 32 del decreto delegato 26 aprile 1957, n. 818, nella parte in cui si stabilisce che « la indennità di disoccupazione non spetta per i periodi per i quali è percepito un trattamento di pensione » (sentenza 24 maggio 1960, n. 34);

dell'articolo 16, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1957, n. 818, nella parte in cui stabilisce che « i contributi volontari per l'assicurazione per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti non possono essere versati per i periodi durante i quali l'assicurato sia iscritto a forme di previdenza sostitutive dell'assicurazione o per periodi che comportino diritto ad altro trattamento obbligatorio di pensione » (sentenza 24 maggio 1960, n. 35);

della norma contenuta nel terzo comma dell'articolo 29 del testo unico delle disposizioni concernenti « la disciplina fiscale della

lavorazione dei semi oleosi e degli oli da essi ottenuti, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1954, n. 1217 » (sentenza 25 maggio 1960, n. 37).

**Annunzio di composizione
di una Commissione speciale.**

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione speciale incaricata dell'esame, in sede referente, del disegno di legge: « Tutela della libertà di concorrenza » (2076) e delle proposte di legge, che trattano materia analoga, La Malfa e Lombardi Riccardo (247); Lombardi Riccardo e La Malfa (248); Malagodi ed altri (933); Carcaterra ed altri (1172); Foschini ed altri (1714); Amendola Giorgio ed altri (1903), nonché della proposta Tremelloni di inchiesta parlamentare (582), i deputati Adamoli, Alberganti, Albertini, Amendola Giorgio, Bellotti, Biasutti, Bozzi, Buttè, Camangi, Carcaterra, Castelli, Colleoni, Curti Aurelio, De' Cocci, De Martino Carmine, De Marzio Ernesto, Del Bo, Dosi, Failla, Faletra, Faralli, Ferri, Foa, Gatto Eugenio, Gennai Tonietti Erisia, Germani, Giolitti, Grilli Giovanni, Lama, Lombardi Riccardo, Lombardi Ruggero, Luzzatto, Muscariello, Napolitano Giorgio, Natoli, Pastore, Pavan, Penazzato, Pugliese, Radì, Resta, Servello, Sulotto, Tognoni e Tremelloni.

**Seguito della discussione delle proposte di legge
Scalia ed altri, Santi e Novella, Foderaro
ed altri, sullo stato giuridico del personale
addetto alle autolinee extraurbane (136-
684-300).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge Scalia ed altri, Santi e Novella, Foderaro ed altri, sullo stato giuridico del personale addetto alle autolinee extraurbane.

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

GRANATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro gruppo, già nel dibattito sul bilancio dei trasporti dello scorso esercizio, ha posto non a caso come uno degli elementi centrali del dibattito stesso la questione dell'estensione delle norme di equo trattamento ai dipendenti delle autolinee extraurbane. Il fatto che in sede di dibattito sulla politica generale dei trasporti noi abbiamo sollevato questa questione sta a significare che il nostro gruppo politico rico-

nosce ai provvedimenti sui quali abbiamo iniziato la discussione in quest'aula non solamente un valore di riparazione sociale ed umana a favore di una benemerita categoria di lavoratori, cosa che in sé è già di fondamentale importanza, ma anche e soprattutto un valore di carattere generale agli effetti di una nuova politica dei trasporti. Ci riferiamo, onorevoli colleghi, a una politica dei trasporti che sia capace di svincolarsi dalle pressioni speculative di alcune grandi concentrazioni finanziarie, fra le quali primeggia notoriamente l'I.F.I.-Fiat, che sia capace di rispondere ai noti obblighi sociali cui un servizio di pubblico trasporto deve attendere, ma sia capace soprattutto di essere strumento, non certamente secondario e marginale, di una politica generale ed armonica di sviluppo economico del nostro paese.

Scorriamo brevemente il contenuto dei provvedimenti su cui abbiamo iniziato la discussione e sui quali dovremo decidere. Sono di fronte alla Camera tre proposte di legge. La prima di iniziativa dei deputati Santi e Novella, la seconda di iniziativa dei deputati Scalia ed altri. Queste due proposte di legge prevedono l'estensione delle norme di equo trattamento ai dipendenti delle autolinee extraurbane. L'analogo contenuto di queste due proposte ha consentito alle Commissioni competenti di elaborare facilmente un testo unificato.

Vi è una terza proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro, De' Cocci, Cervone, Bima, Dosi ed altri, la quale, escludendo l'estensione delle norme di equo trattamento ai dipendenti delle autolinee extraurbane, trasferisce sul terreno legislativo i singoli articoli del contratto collettivo di categoria. Questa ultima proposta è stata ritenuta superata dalla maggioranza delle Commissioni trasporti e lavoro per la emanazione della legge sulla validità *erga omnes* dei contratti collettivi di lavoro.

La materia sulla quale si articolano le tre proposte di legge (la terza, beninteso, con intendimenti opposti alle prime due) è estremamente chiara e semplice. Tutti i dipendenti dei servizi di pubblico trasporto in concessione, salvo quelli delle autolinee extraurbane, godono di una particolare sistemazione giuridica analoga a quella dei ferrovieri dello Stato. Tale sistemazione giuridica prevede particolari criteri per l'ammissione in servizio, particolari modalità per il servizio di prova, la stabilità di impiego per il personale, un disciplinare particolarmente rigoroso con un consiglio di disciplina presieduto da

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

un magistrato, un particolare trattamento assistenziale e così via.

Le ragioni del legislatore sono facilmente comprensibili. Ci troviamo di fronte ad un servizio di natura pubblica di particolare interesse e di grande delicatezza, per cui si può affermare che il rapporto tra lavoratori dipendenti e imprenditori concessionari è preminentemente condizionato dal rapporto in cui si trovano i lavoratori e i concessionari stessi nei confronti della collettività, data appunto la natura squisitamente politica del servizio.

La sistemazione giuridica dei dipendenti di servizio di pubblico trasporto in concessione, così come è venuta configurandosi nella nostra legislazione in questi ultimi cinquanta anni, è dettata non solo da ragioni di tutela degli interessi dei lavoratori, è intesa non solo a trasferire sul piano legislativo aspetti preminenti di uno speciale, e quindi non ordinario, rapporto di lavoro, ma è intesa, dai criteri particolari per l'assunzione in servizio alle particolari modalità del servizio stesso, dalla stabilità di impiego al particolare rigore del disciplinare, a rispondere ad un pubblico interesse, a garantire cioè la collettività che la prestazione di lavoro in questo pubblico servizio di fondamentale importanza sia la più favorevole, la più qualificata, la più efficiente, la più sicura possibile.

Si tratta, onorevoli colleghi, di una materia chiara e semplice. Tutte le categorie di lavoratori dipendenti da aziende di trasporto in concessione godono di questo complesso di norme denominato comunemente « equo trattamento ». Ne godono i dipendenti delle ferrovie concesse, i dipendenti delle tranvie urbane ed extraurbane, delle filovie urbane ed extraurbane, di aziende di autolinee urbane ed extraurbane, questi ultimi quando l'autolinea extraurbana, per la legge del riammodernamento, è sostitutiva dei vecchi servizi su rotaia e anche quando l'autolinea extraurbana fa parte di una azienda municipalizzata.

Quindi tutte le categorie dei lavoratori addetti ai trasporti in concessione, salvo i dipendenti dalle autolinee extraurbane private, godono di questo complesso di norme; abbiamo tutto un arco legislativo che va dal 1906 al 1952 che conferma sempre un'unica tendenza ed un unico indirizzo: quello di inquadrare in una particolare legislazione il personale dipendente dai servizi di pubblici trasporti. L'indirizzo legislativo dal 1906 al 1952 ha avuto una sola pausa, anzi direi un solo momento, in cui questa tendenza si è capovolta, ed è stato nel periodo fascista: dal

1906 al 1919 la sfera di applicazione dell'equo trattamento copriva tutti i servizi in concessione allora in uso e copriva tutti i dipendenti delle aziende, che rientrano nella sfera di applicazione dell'equo trattamento. Nel 1931, col famoso regio decreto, il fascismo ha introdotto un criterio limitativo e discriminante: discriminante di quanto ha ristretto il godimento delle norme di equo trattamento al solo personale viaggiante, limitativo in quanto non ha esteso queste norme ai nuovi servizi di pubblici trasporti che sono venuti fuori in quel periodo. Perciò è stupefacente quanto l'onorevole Bima afferma tranquillamente nella relazione, e cioè che si meraviglia come dei sindacalisti possano sostenere una legislazione quale quella dell'equo trattamento che, a sua detta, sarebbe ispirata a metodi e a criteri chiaramente fascisti; dal che egli si sentirebbe turbato nella sua coscienza democratica.

A me pare invece che chiunque oggi sostenga l'esigenza di limitare l'estensione dell'equo trattamento invece introduce nella legislazione quell'elemento di limitazione e di discriminazione che aveva caratterizzato, su questa materia, il periodo fascista.

Ma a proposito dell'unità legislativa che si manifesta dal 1906 al 1952 e del fatto che tutte le categorie di dipendenti da servizi di pubblici trasporti godono delle norme di equo trattamento, io mi domando, avendo ascoltato alcuni interventi ed avendo esaminato le preoccupazioni e le osservazioni sollevate in quest'aula e contenute nella relazione di minoranza ed anche alcune osservazioni e preoccupazioni che si avvertono qua e là nella relazione di maggioranza che cosa vi sia di eccezionale o di legislativamente ardito, così come è stato detto, nelle proposte di legge Santi-Novella e Scalia ed altri. Non è forse, invece, eccezionale il fatto che sino ad oggi non siano state estese le norme di equo trattamento a questa unica parte del personale dei servizi in concessione che sono i dipendenti delle autolinee extraurbane? Vi è chi vuole definire eccezionale il fatto che siano estese le norme di equo trattamento a quella minima parte degli addetti ai trasporti in concessione che sono gli unici a non goderne. Da parte mia ritengo francamente che le proposte Santi-Novella e Scalia ed altri colmino lodevolmente una lacuna di ordine giuridico e di ordine sociale.

Inoltre, sempre riferendomi agli interventi che sono stati fatti in quest'aula, vi sono effettive difficoltà tecniche che possano sorgere in sede di applicazione della legge?

Ma queste norme dell'equo trattamento non sono già in corso di applicazione nelle aziende di autolinee urbane? E allora, se difficoltà tecniche esistono, evidentemente esse dovevano emergere nel momento in cui le norme dell'equo trattamento sono state applicate alle aziende di autolinee urbane. Vi è di più: l'equo trattamento è in corso di applicazione anche in alcune aziende di autolinee extraurbane: sono sorte forse difficoltà tecniche, stridenti contraddizioni allorché si è trattato di applicare tali norme in queste aziende? Per quel che mi risulta non ne è sorta alcuna.

Si obietta, ad esempio, che nel decreto n. 148 è previsto un consiglio di disciplina: come è possibile, si chiede, che vi sia un consiglio di disciplina, presieduto da un magistrato, in un'azienda il cui personale raggiunge le 25 unità? Innanzi tutto occorre rilevare che con queste proposte di legge si vuole estendere l'equo trattamento alle aziende di autolinee il cui personale raggiunga e superi le 25 unità; in secondo luogo, questo consiglio di disciplina già esiste in numerose aziende ferroviarie che contano poco più di 25 dipendenti, e non è stato riscontrato finora alcun inconveniente.

Si fanno anche obiezioni per quanto riguarda il trattamento assistenziale, e ci si domanda se la cassa-soccorso e le altre disposizioni particolari previste dalla legge n. 148 siano applicabili alle aziende di autolinee extraurbane con 25 o più dipendenti. Ma anche qui mi pare che l'esperienza tagli corto ad ogni discussione, giacché vi sono numerose aziende ferroviarie e di autolinee urbane di analoga dimensione le quali applicano già questo trattamento assistenziale: il che in primo luogo significa pagare l'intera giornata lavorativa in caso di malattia, in secondo luogo concedere l'assistenza medica. Comunque, qualora dovessero sorgere difficoltà, l'azienda può benissimo stipulare una normale convenzione con l'I.N.A.M.

Vi sono forse delle difficoltà tecniche in ordine alla stabilità di impiego? Qui, diciamo francamente, non si può parlare di difficoltà di ordine tecnico — e ciò è chiarito con estrema franchezza nella relazione di minoranza — bensì di ordine padronale.

Sono d'accordo con quei colleghi che in questa aula intendono portare il massimo del loro contributo perché la legge, nella sua definitiva formulazione, sia la più efficace e la più corretta possibile. Non posso però condividere l'affermazione qui fatta secondo cui l'estensione delle norme di equo trattamento al personale delle autolinee extra-

urbane porrebbe ardite ed eccezionali soluzioni giuridiche. Al contrario, le proposte di legge Santi ed altri e Scalia ed altri si propongono lodevolmente, come dianzi dicevo, di colmare una grave lacuna di ordine sociale e giuridico.

Né d'altra parte mi pare abbia molto fondamento il caso di coscienza sul piano giuridico a cui ha accennato ieri l'onorevole Wondrich, in quanto si tratta, almeno per quanto riguarda questa materia, di una coscienza giuridica in primo luogo scarsamente informata, in secondo luogo quanto meno contraddittoria. L'onorevole Wondrich ha affermato che con queste proposte di legge a tutto il personale dipendente da un'azienda di autolinee extraurbane i cui dipendenti raggiungano e superino le 25 unità verrebbero estese le garanzie dell'equo trattamento, diversamente — egli ha detto — da quanto avviene negli altri settori dei trasporti, dove le norme dell'equo trattamento riguardano solo una parte del personale: in pratica il personale viaggiante. Evidentemente il collega che ha fatto queste affermazioni si è fermato al 1931. Ma dopo l'avvento del regime democratico vi sono state altre disposizioni di legge, le quali hanno ristabilito il trattamento unitario nelle aziende che rientrano nella sfera di applicazione dell'equo trattamento: in tali aziende tutti indistintamente i dipendenti godono dell'equo trattamento; il che è appunto quanto si intende fare anche oggi anche per le aziende delle autolinee extraurbane.

Vi è un secondo caso di coscienza giuridica sollevato dall'onorevole Gefter Wondrich, che a me pare estremamente contraddittorio. Egli dice: mentre i dipendenti dalle autolinee extraurbane sono tutelati oggi dalla *erga omnes*, con l'equo trattamento veniamo a tutelare solo una parte di questa categoria, lasciando i dipendenti dalle aziende al di sotto delle 25 unità abbandonati a se stessi.

L'equo trattamento non è abrogativo del contratto collettivo di categoria, il quale rimane e rientra, anche dopo l'entrata in vigore dell'estensione dell'equo trattamento, nella sfera di applicazione dell'*erga omnes* così come ogni altro contratto collettivo di categoria.

È vero che vi sono articoli di questo contratto che sono superati da alcune disposizioni dell'*erga omnes*, ma per i dipendenti dalle autolinee nei confronti dei quali non opera l'equo trattamento, opera integralmente il contratto collettivo di categoria, rinsaldato

e consolidato dal riconoscimento giuridico proprio dell'*erga omnes*.

Altro caso contraddittorio: il collega Geffer Wondrich lamenta una discriminazione e pare quasi scandalizzato per il diverso trattamento riservato da questa legge ai lavoratori di una medesima categoria a seconda che appartengano ad un'azienda al di sopra delle 25 unità o ad un'azienda di dimensioni inferiori. Ma, insomma, viene da domandarsi, questo collega è per l'equo trattamento o è contro? Questo è il punto, e questo vogliamo sapere. Se è per l'equo trattamento e per l'abbassamento del limite, questa è una discussione che possiamo fare e la sua proposta apre tutto un altro discorso.

A proposito di questo, noi intendiamo qui sollevare una nostra osservazione che non intacca minimamente la pienezza del nostro appoggio al testo elaborato dalla Commissione, ma che desideriamo rimanga agli atti della Camera. Il testo delle Commissioni riunite dice, all'articolo 1, che le norme di equo trattamento vengono estese al personale delle autolinee extraurbane sempre che tale personale sia superiore alle 25 unità. Il limite di 25 evidentemente ricalca l'analogo limite della legge n. 148 in riferimento alle aziende delle ferrotranvie concesse, mentre nella proposta di legge Santi-Novella, come anche in quella Scalia, tale limite veniva fissato, anziché a 25, a 5 unità.

La nostra parte rimane del convincimento, pur avendo aderito al limite di 25 fissato dalle Commissioni riunite, e ribadendo oggi tale adesione per ragioni di opportunità non solo legislativa, che il limite di 5 unità per le autolinee extraurbane sia quello giusto, in quanto le dimensioni economiche e di attività di un'azienda di trasporto per autolinee non sono valutabili secondo lo stesso criterio adottato per i servizi di trasporto ad impianti fissi, dove si esige un personale nettamente superiore e qualificato per le attività connesse agli impianti fissi e alla manutenzione. Di conseguenza, mentre un'azienda ferrotranviaria e filoviaria che conti un personale di 25 unità è veramente minima cosa, al contrario un'azienda di autolinee con un personale, ad esempio, di 20 unità, è di dimensioni economiche decisamente rispettabili.

Comunque, la fissazione del limite a 25 unità ha sollevato due questioni: la prima, che riguarda la situazione in cui verrebbero a trovarsi i lavoratori dipendenti da aziende con meno di 25 unità, la seconda che riguarda l'eventualità di artificiosi frazionamenti cui

potrebbero ricorrere le aziende concessionarie per sfuggire all'applicazione dell'equo trattamento.

Alla prima questione si è in parte ovviato con l'articolo 2, inteso a ribadire l'unità contrattuale della categoria, volendo così, nei limiti del possibile, impedire l'eventualità di un diverso trattamento economico e contrattuale fra i lavoratori dipendenti dalle aziende con più di 25 unità e i lavoratori dipendenti da aziende minori. Alla seconda questione si è brillantemente ovviato con la formulazione dell'articolo 5 a voi noto, onorevoli colleghi.

Questo, succintamente, è il contenuto dei provvedimenti che stiamo per adottare. La materia si presenta piana e chiara e i provvedimenti che si propongono a noi sembrano incontrovertibilmente giusti. Anzi, v'è da domandarsi perché non si sia provveduto prima a colmare le lacune denunciate e se, per caso, non vi sia stata dimenticanza o trascuratezza da parte del legislatore. A prima vista, sembrerebbe proprio così, se non dovessimo rilevare che questi provvedimenti da anni sono davanti al Parlamento e al paese e che raramente proposte di legge, pur sostenute da un largo schieramento parlamentare e da una forte pressione di masse, come è il caso di quelle che sono oggi al nostro esame, hanno incontrato tante difficoltà e tante resistenze.

Da oltre dieci anni i sindacati interessati hanno sollevato la questione. Otto anni or sono, la nostra parte politica pose ufficialmente e formalmente il problema allorché la Commissione trasporti votò in sede legislativa sull'estensione delle norme di equo trattamento al personale delle filovie urbane ed extraurbane e al personale delle autolinee urbane gestite da aziende municipalizzate e private. In quell'occasione un emendamento a firma Pietro Amendola, inteso ad estendere l'equo trattamento ai dipendenti delle autolinee extraurbane, venne appoggiato, oltre che da noi, dai colleghi del gruppo socialista, mentre la maggioranza della Commissione trasporti decise per il rigetto. Nel 1957 i colleghi Scalia, Gozzi, Colleoni e Gitti, democristiani, presentarono una proposta di legge nello stesso senso. Per essa, data la nota posizione delle sinistre, si prevedeva una facile e larga maggioranza parlamentare. La proposta venne discussa in Commissione e vennero approntate le relazioni di maggioranza, la prima dell'onorevole De Biagi, di parte democristiana, e la seconda dell'onorevole Bima, anch'egli democristiano. Comunque, la proposta di legge non arrivò mai in aula.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

All'inizio dell'attuale legislatura l'onorevole Scalia ripresentava la proposta di legge sostenuta dalle firme di numerosi altri parlamentari democristiani e immediatamente affiancata dall'iniziativa parlamentare dei gruppi socialista e comunista con un'analogha proposta di legge Santi e Novella. Non passò che qualche settimana e l'onorevole Foderaro, attuale sottosegretario per i trasporti, presentava sulla stessa materia una proposta di legge a sua volta sostenuta dalle firme di numerosi parlamentari democristiani, di contenuto assolutamente contrario alle prime due. Così, di fronte a due proposte di legge, una socialcomunista e una democristiana, favorevole all'estensione dell'equo trattamento, ne abbiamo un'altra in senso contrario anch'essa di parte democristiana.

Ci si potrebbe obiettare che ciò denota la vivacità democratica interna del partito di maggioranza. Ma non è questo che ci interessa. Quel che interessa, invece, sono le ragioni di questo scontro cosiddetto democratico all'interno del partito di maggioranza. Evidentemente gli onorevoli Foderaro, Bima e gli altri firmatari della terza proposta di legge, ai quali, dopo l'intervento di ieri sera, affianchiamo il collega Geffer Wondrich, sono preda di qualche drammatico caso di coscienza, le cui ragioni non credo siano di ordine assolutamente spirituale né tanto meno di ordine assolutamente giuridico.

Certamente, infine, non è sfuggito all'attenzione dei colleghi che per queste proposte di legge sono relatori di maggioranza gli onorevoli Troisi e Gitti, di parte democristiana, e relatore di minoranza l'onorevole Bima, anch'egli di parte democristiana. Né l'iter referente si è svolto normalmente e senza scosse. Basti pensare che ben nove mesi sono trascorsi fra la prima e l'ultima riunione delle Commissioni riunite. Comunque, oggi le proposte di legge sono in discussione in aula, sia pure dopo otto anni da quando per la prima volta questa questione venne ufficialmente sollevata in Parlamento. Oggi noi discutiamo tali proposte di legge e questo è un fatto estremamente positivo che va ascritto a merito di quella parte del Parlamento che, al di sopra di ogni divisione politica, per esse si è battuta e va ascritto a merito dei lavoratori interessati che con le loro sollecitazioni, le loro azioni e le loro iniziative hanno soprattutto dimostrato di avere fiducia nella capacità del Parlamento di realizzare le loro richieste e di avere ragione di tutte le difficoltà e delle resistenze che quelle richieste incontravano.

Abbiamo sottolineato, onorevoli colleghi, le resistenze e le difficoltà incontrate e abbiamo ricordato le vicissitudini di queste proposte di legge non per una polemica o per un risentimento retrospettivo, ma perché ciò sottolinea quale importanza di carattere generale debba attribuirsi a questi provvedimenti e la complessità di interessi e di problemi che essi toccano. Ed è qui che emerge la particolare delicatezza della materia. Gravi ragioni di ordine sociale e di politica economica dell'intero settore dei trasporti sono alla base di questi provvedimenti, e questo spiega ampiamente le difficoltà e le resistenze incontrate.

È noto, onorevoli colleghi, che uno dei problemi fondamentali che si pone nella politica dei trasporti del nostro paese è quello del coordinamento fra i vari servizi di trasporto: coordinamento fra strada e rotaia, coordinamento fra servizi a gestione pubblica e servizi a gestione privata; un coordinamento, quello di cui noi ci occupiamo e che rivendichiamo, che non significhi collegamento aritmetico fra i vari tipi di trasporto, ma che sia visto e collocato nella dinamica di sviluppo sociale, economico e produttivo del paese.

Ma perché possa essere avviata una effettiva politica di coordinamento tra i vari settori è preliminare, se non in ordine di tempo certamente in ordine di importanza, realizzare la perequazione dei costi tra i vari tipi di servizi di trasporto. E a questo fondamentale aspetto della politica dei trasporti penso intendesse riferirsi giorni or sono il presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, onorevole Campilli, quando, all'insediamento della commissione del C.N. E.L. per le comunicazioni e le opere pubbliche, ha fatto cenno all'esigenza di istituire un conto nazionale dei trasporti, che dia modo di procedere all'esame delle gestioni dei singoli tipi di esercizio e di precisare quale sia il costo a carico della collettività per ciascun servizio di trasporto.

Ecco il punto: qual è il costo a carico della collettività per ciascun servizio di trasporto. Nella relazione di minoranza, a proposito delle autolinee extraurbane, l'onorevole Bima dice: « Trattasi di un complesso di circa 1.800 aziende che danno lavoro a più di 27 mila dipendenti, che dispongono di un parco di oltre 15 mila autobus, che nel 1957 hanno trasportato su una lunghezza di esercizio di chilometri 500 mila circa 870 milioni di viaggiatori, incassando 85 miliardi, spendendone 83,5 e chiudendo il bilancio globale con un utile dichiarato di 1.500 milioni. Hanno lavo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

rato, hanno dato lavoro e corrisposto stipendi e salari ai propri dipendenti, hanno pagato le tasse e le imposte, hanno guadagnato e per di più nulla hanno chiesto allo Stato ».

Dichiariamo subito, portando acqua al mulino della tesi dell'onorevole Bima, che gli utili sono stati certamente al di sopra dei 1.500 milioni. Ma quello che già di per sé è illuminante è che l'onorevole Bima collega l'esistenza di tali utili al fatto che questa categoria di lavoratori non rientra nella sfera di applicazione delle norme di equo trattamento, cioè al fatto che in questo settore, diversamente dagli altri settori di pubblico trasporto, non esiste la stabilità di impiego del personale. Per cui l'onorevole Bima, dopo avere riconosciuto la necessità di un miglioramento delle condizioni di lavoro della categoria, aggiunge, drammaticamente: « Ci rifiutiamo, però, di pensare che questi miglioramenti possano avvenire varando leggi che a nostro sommosso parere sono invece destinate ad uccidere ed a togliere di mezzo una categoria di operatori economici, senza la prosperità dei quali invano gli operai potrebbero trovare un'occupazione dignitosa e ben retribuita ! ».

Ai fini della chiarezza bene ha fatto il relatore di minoranza a collegare i profitti delle grandi aziende alla mancata estensione delle norme di equo trattamento; bene ha fatto a collegare la mancanza di richieste di aiuto allo Stato alla mancata estensione delle norme di equo trattamento. Come stiano effettivamente le cose lo si comprende dalle affermazioni stesse del relatore di minoranza il quale si oppone alla stabilità di impiego del personale in nome della « economicità » (una economicità intesa nel senso caro alle aziende concessionarie) di questo servizio.

In queste aziende il personale è mantenuto in vergognose condizioni di sfruttamento, le peggiori riscontrabili non solo nel settore dei trasporti ma nell'intero settore dell'industria privata: sottosalari, violazioni delle leggi sociali, rappresaglie, discriminazioni caratterizzano oggi il rapporto di lavoro del personale delle autolinee extraurbane. Un simile comportamento, anche se errato e biasimevole, potrebbe essere comprensibile se adottato dalle piccole aziende; ma questo è anche il metodo delle grandi aziende, ad esempio della S.I.T.A., dovunque operi questa azienda, che fa capo alla Fiat: in Sicilia, in Campania, in Toscana, in Sardegna. Il trasferimento: ecco l'arma fondamentale di rappresaglia che questa azienda usa nei confronti degli attivisti sindacali e dei dipendenti che comunque ma-

nifestino la volontà di battersi per i propri interessi ! Basta partecipare in Sicilia ad una riunione sindacale perché i lavoratori dipendenti dalla S.I.T.A. siano trasferiti, dalla sera alla mattina, da una parte alla parte opposta dell'isola; basta distinguersi in uno sciopero o semplicemente parteciparvi per essere trasferiti, come avviene in Lucania, dal capoluogo all'estremo limite della provincia; basta essere attivisti e dirigenti sindacali per essere trasferiti (come è avvenuto in Toscana) da Pisa alla Sardegna !

Non è superfluo ricordare quanto avviene circa gli orari di lavoro, per i quali vi è un limite di otto ore che però in effetti salgono a 10-11 ore a causa delle 13-15 ore di disponibilità previste dalla legge.

BIMA, Relatore di minoranza. Perché non si denunciano i responsabili agli ispettorati del lavoro ?

GRANATI. Le risponderò.

La prepotenza e l'intolleranza della S.I.T.A. nei confronti del personale hanno raggiunto un punto tale da sconfinare nel paradossale. Ai lavoratori delle autolinee, per contratto bisogna corrispondere un'indennità di trasferta ogni volta che la percorrenza effettuata dal lavoratore superi i 120 chilometri. Vi sono stati dirigenti della S.I.T.A. che hanno sostenuto in sede di Ministero dei trasporti, allo scopo di contestare la corresponsione di questa indennità al personale che la reclamava, che i 120 chilometri di percorrenza non andavano calcolati secondo il percorso stradale bensì in linea d'aria. In una altra occasione hanno contestato questa indennità ai propri dipendenti, non perché i 120 chilometri non fossero stati percorsi, ma perché essi facevano parte di due concessioni diverse, anche se entrambe esercitate dalla S.I.T.A., e costituenti una linea sola.

E di poco tempo fa una rappresaglia ordinata dalla S.I.A.M.I.C., che opera nel Veneto. In seguito ad uno sciopero per il rispetto del contratto, delle tabelle di paga, dell'orario di lavoro, questa società licenziò in tronco due membri della commissione interna, uno della C.G.I.L. e uno della C.I.S.L. A Treviso si manifestò una indignazione talmente generale nella popolazione, che si trovò la soluzione per fare assumere immediatamente questi due lavoratori in un'altra azienda di trasporto urbano.

E veniamo al comportamento della ditta Zeppieri in occasione del recente sciopero per il riconoscimento della commissione interna, per il rispetto del contratto e delle leggi sociali. Siccome gli operai addetti alla ma-

nutrizione di questa ditta risiedono fuori Roma, era stato approntato loro un dormitorio; scoppia lo sciopero e la sera stessa la ditta Zeppieri mette fuori dal dormitorio gli operai addetti alla manutenzione e da essa dipendenti.

Ecco su che cosa è costruita la economicità (almeno come la intendono i concessionari) di queste imprese! Queste imprese, costano alla collettività? Altroché. Costano in termini di sottosalario, di violazione delle leggi, di discriminazione, di rappresaglia, costano in termini di libertà e di democrazia.

Ci si può obiettare, come è stato fatto: se esiste questa situazione generale di violazione contrattuale, vi è il riconoscimento giuridico dei contratti di lavoro, vi sono le normali strade giudiziarie che possono essere adite.

Onorevoli colleghi, il problema centrale è quello del potere contrattuale dei lavoratori. Ed in questa categoria esso è debolissimo, non per ignavia dei lavoratori e non solo per un particolare spirito di prepotenza dell'imprenditore, ma soprattutto perché fra un'intera serie di categorie affini nei trasporti in concessione, questa è l'unica a non godere della stabilità d'impiego. Così, viene a trovarsi in una oggettiva situazione di debolezza, in quanto nettamente staccata (e su un terreno di arretratezza) nei confronti dello schieramento generale dei lavoratori dei trasporti e soprattutto nei mezzi di lotta e di azione sindacale di cui questo schieramento dispone.

Infatti, il problema non è tanto e solamente quello del rispetto del contratto e delle tabelle paga, ma è quello del contratto e del livello salariale che questa categoria è in condizioni di conquistare.

Si calcola che un autista di autolinee extraurbane qui a Roma (ad esempio, Zeppieri), rispettando il contratto al millesimo, guadagni esattamente circa lire 51.125 al mese; un autista di autolinee extraurbane dipendente da municipalizzate (ad esempio, « Stefer ») con la stessa mansione, compiendo lo stesso percorso (come la linea Roma-Castelli) guadagna lire 70.585 al mese.

Calcolando gli oneri riflessi, fra il personale delle autolinee extraurbane e il personale di analoga mansione e qualifica dipendente dagli altri servizi di trasporto, che rientrano nella sfera di applicazione dell'equo trattamento, esiste una differenza di oneri per l'azienda che si può calcolare intorno al 35 per cento. Se a questo si aggiunge la situazione di sfruttamento esistente in queste aziende; se a questo si aggiunge la violazione della legge sull'orario di lavoro, un calcolo prudentis-

simo porta senz'altro a fissare l'esistenza di una differenza di oneri per il personale di analoga mansione e qualifica del 40 per cento fra un'azienda di trasporto che rientri nella sfera di applicazione dell'equo trattamento e un'altra che in questa sfera non rientri.

Ecco da dove viene fuori il tipo di economicità, così come la intendono le aziende concessionarie di autolinee extraurbane; ecco da dove viene fuori la decantata economicità di queste imprese!

Si afferma che queste aziende non chiedono niente allo Stato e alla collettività. Ma questo non rappresenta un costo per la collettività e per lo Stato?

Ed ora tocchiamo il punto conclusivo. Il costo d'esercizio di un'azienda di pubblico trasporto è determinato, per la maggior parte, dal costo del personale: si calcola che in un'azienda di trasporto il costo del personale incida dal 50 al 70 per cento, a seconda del tipo di servizio, sull'intero costo di esercizio; per cui, come i colleghi sanno, le aziende di trasporto sono chiamate industrie di uomini e non di capitali.

La perequazione dei costi nei servizi di trasporto è, in primo luogo quindi, perequazione del costo del personale. Ecco il grande valore delle norme sull'equo trattamento. Di qui le resistenze e le difficoltà che questa estensione in tanti anni ha incontrato. E si continua ad affermare che non chiedono niente queste aziende alla collettività e allo Stato?

Io sono della provincia di Salerno: sono nato in un piccolo comune, uno di quei piccoli comuni le cui casse direi sono storicamente vuote. Questi comuni hanno due o tre impiegati comunali, il cui stipendio non supera le 12-13 mila lire mensili. Molto spesso questi stipendi non vengono pagati. Ebbene, la S.I.T.A. riceve da questi comuni centinaia di migliaia di lire in alcuni casi, milioni nella maggior parte dei casi. Quando si intende collegare uno di questi piccoli comuni con il capoluogo di provincia, o con il capoluogo di mandamento, o con il comune capoluogo della zona, la S.I.T.A. si dichiara pronta, salvo un congruo contributo da parte di questi comuni.

Onorevole sottosegretario, sarebbe interessante sapere, se è possibile, quanto la S.I.T.A. riceva in tutta l'Italia dai vari comuni.

Prendiamo il caso della S.I.A.M.I.C. la quale eserciva a Treviso il servizio urbano. Bisognava rinnovare la concessione di tale servizio e la competenza spettava al comune. La S.I.A.M.I.C. riceveva dal comune 28 milioni l'anno, ma all'atto del rinnovo della

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

concessione chiede 40 milioni. Interviene un'altra azienda in concorrenza: allora la S.I.A.M.I.C. cala la richiesta non a 28 milioni ma a 12 milioni e la società concorrente chiede di fare il servizio senza alcun contributo da parte del comune. Non chiedono dunque nulla queste aziende alla collettività, allo Stato?

Che cosa dire poi del livello delle tariffe in questo settore? A questo proposito, pregherei l'onorevole sottosegretario di Stato di girare la nostra domanda al ministro: questo ribasso verticale del prezzo dei carburanti che si è avuto in quest'ultimo periodo, non pone per caso il problema di una larga revisione delle tariffe delle autolinee? Noi saremmo lieti se l'onorevole ministro potesse darci, forse non in questo dibattito, ma in altra sede su questa questione dei chiarimenti.

Queste, onorevoli colleghi, sono le ragioni di ordine giuridico, di ordine sociale, di ordine economico per cui noi sosteniamo con pieno convincimento le proposte di legge Santi e Novella e Scalia e siamo fiduciosi che la estensione delle norme di equo trattamento al personale delle autolinee extraurbane costituisca non solo un doveroso atto di riparazione sociale ed umana, ma anche e soprattutto un elemento che contribuirà, in modo non certamente secondario, a disincagliare l'innegabile ed oggettivo sviluppo dei trasporti per autolinee, che noi auspichiamo sempre più largo ed intenso, dalla rete degli interessi speculativi, ed a trasferirlo, quindi, sul giusto e sano terreno del rispetto del pubblico interesse e delle esigenze di sviluppo della intera economia nazionale. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

TERRAGNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario di Stato, un collega che ieri mi ha preceduto ha affermato che il problema in oggetto tratta una materia assai delicata, ed oggi abbiamo sentito illustrare una serie di problemi che sarebbero interferenti con quello dei trasporti su strada affidati ad aziende private. Prendo la parola per una ragione che potrà apparire strana. Infatti, ho chiesto di parlare perché ho l'impressione (e chi mi conosce sa che io espongo le mie idee con assoluta imparzialità e con una *forma mentis* di datore di lavoro, attività della quale mi onoro), che il problema di fondo che è l'oggetto di questa discussione, a mio giudizio, non è un problema di trasporti. Il problema di fondo che concerne queste

aziende che appartengono ad una gamma economica molto ampia (aziende che possono avere poche decine di dipendenti ed arrivare fino ad alcune centinaia, e che sono aziende di natura prettamente privatistica), si concretizza nella seguente affermazione: da domani, voi aziende di autotrasporti extraurbani siete vincolate con una legge a trattare il vostro personale nell'identico modo col quale lo tratta lo Stato.

Quindi, se è così, come a me sembra, il problema va al di là dei trasporti...

BETTOLI. Lo Stato ha diritto di dire che questo servizio è suo!

TERRAGNI. Onorevole collega, nei due anni che sono al Parlamento, ella non mi avrà mai visto interrompere qualcuno. Se fosse possibile, vorrei abolire in quest'aula sia gli applausi sia i dissensi. Io applaudo sempre di malavoglia e mi dà un particolare fastidio chi interrompe l'oratore. Qui si afferma la massima libertà dei cittadini italiani attraverso i loro rappresentanti: la libertà di parola.

Perché sono state presentate le proposte di legge al nostro esame? Se leggiamo le relazioni che accompagnano due di queste proposte di legge, constateremo che si riferiscono solo limitatamente al problema dei trasporti. Infatti, nella relazione alla proposta di legge n. 136 si legge: « Fu dato l'equo trattamento, che significa stato giuridico pari a quello goduto dai ferrovieri dello Stato, perché al personale, particolarmente selezionato e di sana costituzione fisica, è richiesta una maggiore disciplina dovendo esso garantire pubblici servizi di trasporto nel giorno e nella notte, sotto tutte le intemperie. Per una parte del personale a cui è applicato l'equo trattamento, per quello viaggiante, si tenne presente che esso, acquistando una qualificazione che non può essere utilizzata in altre attività produttive, doveva, anche per questa circostanza, essere tranquillizzato quanto a stabilità di impiego. Ma, a prescindere dalla posizione del personale viaggiante, fu generalmente ammesso che tutti gli addetti ai pubblici servizi di trasporto, in ogni mansione, dovessero essere garantiti nella loro occupazione, nel grado e nella retribuzione perché meglio rispondessero alle notevoli responsabilità... ».

Mi pare che tra questi addetti alle « notevoli responsabilità » sia compresa anche la dattilografa degli uffici! Non intendo affatto contestare gli abusi che possono esservi stati e ai quali ha fatto cenno l'onorevole Granati. Infatti, nella relazione alla proposta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

n. 136 si accenna alle notevoli possibilità di evasione contrattuale alle leggi sociali; al fatto che aziende fanno apparire talvolta i bilanci discreti o buoni come se fossero frutto della capacità dell'impresa, mentre si denuncia che siano stati ottenuti speculando ingiustamente sul personale. Si accenna inoltre alla indisciplina di alcuni concessionari alle disposizioni governative, alla mancata applicazione dei contratti di lavoro, alla evasione delle leggi dello Stato, e infine ai licenziamenti arbitrari.

Nella relazione alla proposta n. 684 si legge: « La normale disciplina contrattuale in vigore per i lavoratori dell'industria si rivelò infatti fin dall'inizio assolutamente inadeguata, in quanto le stesse condizioni pattuite fra le organizzazioni sindacali... venivano sistematicamente violate dalla stragrande maggioranza delle imprese, senza che fosse possibile impedirlo né da parte dei sindacati né da parte degli organi governativi di controllo ».

La relazione rileva: « Su 25 mila lavoratori, solo un quinto è stato finora iscritto al fondo speciale di previdenza, mentre i contributi arretrati a carico delle aziende ammontano già ad alcuni miliardi... La legge sull'orario di lavoro è tuttora ignorata dalla quasi totalità delle imprese ».

Ma questo, mi domando, è successo soltanto nel settore dei trasporti? Purtroppo, non credo. Mi chiedo allora perché mai la validità della tesi dell'equo trattamento si debba riferire soltanto alle aziende private di trasporto e non a tutte. Nella relazione di maggioranza vengono elencate tutte le leggi concernenti la materia, e cioè la legge n. 633 del 1957, la n. 1034 del 1956, la n. 404 del 1955, la n. 148 dell'8 gennaio 1931 e la n. 276 del 1906 (seguo l'ordine regressivo di elencazione). Permettetemi di dire, con tutta franchezza, onorevoli colleghi, che in questo elenco manca una legge, la fondamentale, alla quale tutte le altre per successione avrebbero dovuto essere riferite. Certo, come l'avvocato nel difendere una sua tesi non è obbligato a dire tutta la verità, una certa convenienza a tacere di questa legge vi è stata indubbiamente. Si tratta della legge n. 137 del 1905. Sulla base di quanto essa prescrive non sono concepibili le tre proposte di legge in esame.

Questa legge fu la prima a riconoscere la validità delle disposizioni emanate dallo Stato in materia di stabilità dell'impiego, però l'equo trattamento venne concesso non per la funzione specifica che i singoli dipendenti

esercitavano, bensì per la loro nuova posizione e qualifica di dipendenti dello Stato. A mio modo di vedere, questo è il punto essenziale che va tenuto presente. Ovviamente, tali dipendenti che venivano a beneficiare dei vantaggi dell'equo trattamento avevano come contropartita una disciplina nuova dal punto di vista giuridico.

Oggi si vorrebbe fare qualcosa di analogo, ma, a mio modo di vedere, la situazione è ben diversa. Constatato che tutte le leggi venute dopo la n. 137 del gennaio 1905 non sono conformi a quella che fu una legge del tutto speciale e che rappresentava, direi, un diritto acquisito da chi da un padrone privato passava alle dipendenze di un padrone che si chiamava lo Stato; dopo aver contestato tutte le leggi intervenute dopo, perché hanno avuto il torto di riferirsi a quella legge senza averne, secondo me, una conseguente logica giuridica, veniamo a considerare se veramente quelle aziende di cui noi trattiamo oggi hanno la stessa natura, la stessa struttura, le stesse possibilità.

Intanto, incomincio io stesso a difendere la legge del 1906 pure dopo aver detto che sul piano ideale, sul piano giuridico, sul piano di laboratorio, è contestabile che essa potesse essere conseguente a quella del 1905. La legge n. 276 del 1906 essa pure si riferiva non a personale dipendente dallo Stato ma a quello dipendente da aziende private; però posso dar atto che si riferiva a complessi così vasti nella loro entità economica e nei loro impianti, o così legati ad enti pubblici come potevano essere le province ed i comuni ed anche, nel caso di impianti ferroviari, come possono essere le ferrovie nord di Milano, con una fisionomia ed una struttura così vicina alle ferrovie dello Stato, che non intendo chiamare sul tavolo degli imputati i legislatori del 1906.

Contesto però che la legge del 1931, legge corporativa e fascista, fosse candidamente intesa a dare un equo trattamento al personale fuori dell'orbita della dipendenza statale; perché se ci riferiamo a quel tempo, a quell'ambiente, a quell'atmosfera, possiamo ritenere che come contropartita manifesta o tacita ci fosse quella di dover filare diritto come funzionari parastatali. Se noi ci riferiamo al 1931 nella sua atmosfera politica non possiamo ritenere quel provvedimento fatto con quell'animo che si pretende dai presentatori odierni, anche se fatto da sindacalisti lontani da un motivo di asservimento occulto.

Se pensiamo che nel 1906 la materia trattata da una legge analoga alle proposte no-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

stre presentava impianti per decine di milioni di allora (e quindi di miliardi odierni) su un piano direi di stretta concorrenza o di convergenza con gli stessi mezzi esercitati dallo Stato attraverso le ferrovie dello Stato, non è possibile oggi affermare che si tratta in fin dei conti di dilatare un provvedimento per una attività che è pressappoco la stessa. Può esserci una relativa analogia tra la guida di una locomotiva e quella di un *pullman*, ma le strutture aziendali di una ferrovia nord di Milano e di una concessionaria per servizi su 200 o 300 chilometri sono di una macroscopica distanza, e non possiamo negare che noi qui stiamo facendo una legge con carichi che, come dirò appresso, solo lo Stato a mio giudizio può sopportare; su migliaia di aziende che, in fin dei conti, fatte le eccezioni a cui è stato accennato di aziende mastodontiche — che per altro sono certamente poche — sono piccole aziende che hanno una struttura assolutamente privatistica. Alcune tra esse potranno aver abusato di una posizione di privilegio, ma in tal caso bisogna dire che le autorità che hanno dato queste concessioni o sovvenzioni si sono dimostrate poco oculate, scarsamente atte a conferire un mandato. Ma non possiamo, per degli errori, per delle carenze, per delle disonestà, stabilire che chi svolge una determinata attività deve sottostare per quanto riguarda il proprio personale a quegli stessi vincoli che lo Stato si è assunto.

Vi siete mai domandati, onorevoli colleghi, quale sia l'origine dell'equo trattamento che viene concesso dallo Stato e dagli enti locali ai loro dipendenti? La ragione è di carattere politico. L'equo trattamento — e quindi, in parole povere, la inamovibilità, l'impossibilità di essere licenziati — viene concesso per difendere il personale statale, dai più alti gradi ai più bassi, dai soprusi che gli uomini politici ed i componenti le amministrazioni locali potrebbero esercitare nei confronti dei dipendenti, una volta eletti. Questa difesa, quindi, non è concessa per motivi economici, bensì per motivi politici, onde consentire al dipendente dello Stato, della provincia, del comune, di avere le spalle coperte il giorno in cui una nuova amministrazione, un nuovo governo volessero fare piazza pulita di lui e di chi la pensa come lui.

Ecco perché affermo che l'equo trattamento, mentre rappresenta un diritto di chi dallo Stato dipende, costituisce nel contempo un dovere dello Stato, dei comuni, delle province per cautelare i loro dipendenti dalla possibilità che nuove direttive politiche possano

portare a soprusi contro una intera classe di persone. Ma nessuno mi convincerà che l'equo trattamento è dovuto perché si guida un treno, perché si guida un tram, perché si guida un *pullman*. Assolutamente no. Voi scrivete, egregi amici, che si tratta di un lavoro meritevole di particolare considerazione — qui non intendo polemizzare — essendo volto a garantire un pubblico servizio di trasporti, di giorno e di notte, «sotto tutte le intemperie». Ebbene, io vado in tram e guido da 30 anni un'auto; ma quando piove, nevicata, tira vento, nella mia macchina non piove, così come non piove in tram. Sono andato nelle miniere più volte, lì è sempre notte, lì non piove... Indubbiamente questo servizio di trasporti è necessario, ma il lavoro del panettiere, a mio giudizio, è forse più necessario di quello del tranviere.

Dunque, l'equo trattamento ha ragione di essere come mezzo di difesa da un ente il quale, non avendo una continuità per quanto riguarda i responsabili dell'amministrazione, può, per ragioni politiche, per interferenze politiche o amministrative, colpire ingiustamente, per motivi politici, i suoi dipendenti. Ma in qualunque azienda, anche in quelle che godono già di questo particolare onere e di questo particolare beneficio, in qualunque azienda — dicevo — in cui il riflesso politico non può arrivare in rapporto a punizioni, licenziamenti o vessazioni sul personale, l'equo trattamento, a mio giudizio, non ha mai avuto ragione di essere, e tanto meno ne ha quando, da aziende che avevano una fisionomia abbastanza vicina alle aziende di Stato, oggi andiamo ad occuparci di aziende che, se non hanno un carattere familiare, hanno pressoché un carattere artigianale.

Un illustre collega accennava che la casistica dei 24 e dei 25 dipendenti non ci deve attardare. Io non sono l'uomo che si attarda sui dettagli, però gli onorevoli colleghi mi daranno atto che in geometria ed in matematica (io ero più abile in geometria) vi è un curioso procedimento per cui con lo stesso triangolo o con lo stesso quadrilatero si può dimostrare, ammettendo o sottacendo una ipotesi, esattamente il contrario. Noi non possiamo prescindere dal caso dei 24 e dei 25 quando con una unità di differenza tiriamo in ballo il consiglio di disciplina!

Parliamo con assoluta schiettezza. Io sono molto schietto e se non avessi la convinzione delle mie opinioni non le affermerei. Nessuno di voi potrà ritenere che io qui parli per interessi dell'ordine di soldi o di miliardi.

GITTI, *Relatore per la maggioranza*. Nemmeno noi.

TERRAGNI. Voi lo siete per natura, mentre, dato il mestiere che faccio io, potreste anche supporlo; ma chi mi conosce sa che io non parlo — come dicevo — né per interessi di soldi né per interessi di miliardi.

Io distinguo. Voi avete ragione di sostenere la vostra tesi, ma vi dirò perché la sostenete.

Onorevole Granati, ella ha fatto perfettamente il suo dovere...

GRANATI. Grazie.

TERRAGNI. ... perché crede in uno Stato ed in una organizzazione del lavoro fondati in un determinato modo. Ella crede in essi e quindi è conseguente, logico e razionale nell'economia in cui crede. Ma io sono qui a parlare in nome di una economia che è quella che è, che ella deplora e detesta. Ecco perché mi rivolgo soprattutto ai colleghi della mia parte che non la pensano come me.

Un collega ieri affermava che non dobbiamo soffermarci sulla eccezione delle 24 o 25 unità. Io non ritengo valida questa affermazione, perché se abbiamo paura di imporre ad un'azienda (ammettiamo pure di 20 unità anziché 25) un dato peso gerarchico, strutturale e procedurale, quando mi parlate di organici di 25 dipendenti, in cui vi deve essere di mezzo il Governo, io sono qui a difendere il Governo e lo difenderò sempre perché è la macchina attraverso la quale lo Stato opera, però l'onorevole sottosegretario mi darà atto che, come cittadino libero, come lavoratore e come datore di lavoro, penso che meno volte abbiamo bisogno di scrivere al Governo meglio è per il Governo e tanto meglio è per noi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. D'accordo.

GITTI, *Relatore per la maggioranza*. Il Governo scrive già per queste cose, perché nel dare le concessioni stabilisce anche l'organico. Questo è il fatto.

TERRAGNI. Io ho letto la legge n. 148. Ne vuole la prova? Le dirò che, se fossi un guidatore di *pullman*, correrei ad iscrivermi al partito fascista o alla milizia volontaria per la sicurezza nazionale, perché uno degli articoli della legge n. 148 dice che chi è iscritto al partito fascista o alla milizia ha diritto di preferenza.

BETTOLI. Ma una legge fatta subito dopo la Liberazione abolisce queste norme. Ella ha dunque letto male la legge n. 148.

TERRAGNI. Volevo provare che l'ho letta. Vi è lì una enorme casistica; e, quando si parla di cambiare organico, dobbiamo tener presente la difformità di struttura delle aziende. Abbiamo l'organico di una azienda di 25 persone, abbiamo l'organico di una azienda di 30 persone, e si è accennato ieri che un direttore costa da 2 milioni e mezzo a 3 milioni.

Una voce al centro. Deve essere distinto dal proprietario.

TERRAGNI. Proprio per questo!

Ad ogni modo, io dico che la struttura delle aziende cui siamo di fronte è, a mio giudizio, assolutamente difforme da quella contemplata dalla legge del 1906. E non vado più avanti, perché se la legge del 1931 può essere stata fatta con uno spirito che io ritengo oculato, la legge del 1906 (già nello spirito vostro) rappresentava un provvedimento rivolto a complessi industriali la cui fisionomia ed entità erano di tale portata da poter giustificare anche oggi un intervento dello Stato; perché sappiamo che chi paga comanda e probabilmente in quel tempo (c'era Giolitti) si sapeva molto meglio di me che è meglio pagare qualcosa, perché chi paga comanda.

Ora, mi permetto riaffermare che ci troviamo di fronte non ad un problema di aziende che abbiano una struttura che compatisca il riferimento alla legge del 1906, ma ad aziende con una struttura completamente diversa, che sono nate ed operano in una situazione — direi — così artigianale (salvo quelle eccezioni e quelle organizzazioni di cui ha parlato il collega che mi ha preceduto), che io assolutamente ritengo assurdo pensare che ad esse si possa imporre che il loro personale sia difeso da quel complesso di cautele e di provvidenze che il Governo ha a suo tempo stabilito perché il suo personale fosse inamovibile contro tutte quelle che possono essere cattiverie o bizzarrie della politica.

SABATINI. Succederà una cosa sola: che non chiederanno le concessioni.

TERRAGNI. Io penso con assoluta franchezza, onorevoli colleghi, e vi domando: impedireste voi, nei giorni di sciopero (e non contesto il diritto di sciopero), a quelli che vanno con le carrette sgangherate, di trasportare me e, con me, le popolane che a Roma dovrebbero altrimenti percorrere molti chilometri a piedi? L'iniziativa privata ha i suoi difetti, commette i suoi soprusi (e ne parlerò dopo); ma il contestare che l'iniziativa privata riesca a trovare soluzioni rapide,

apparentemente irrazionali ma spesso feconde, significa negare una verità di cui dobbiamo conoscere l'esistenza e l'efficacia positiva.

Dove è andato a finire il G. R. A., quell'organismo parastatale costituito dopo l'ultima guerra? Se lo avessero affidato al peggiore degli imprenditori questi avrebbe guadagnato milioni a decine. Il Governo era infatti padrone di tutto: dei mezzi, delle gomme, della benzina. Ora hanno liquidato tutto; o meglio, non tutto, perché vi sarà gente che prende ancora lo stipendio! Questa è una realtà innegabile, colleghi dell'altra parte. Questi sono i frutti del nobilissimo comportamento dello Stato verso i suoi dipendenti, dai quali non sempre è ripagato!

Il collega che mi ha preceduto ha accennato alla relazione di minoranza e ha assicurato che le 1.800 aziende con più di 27 mila dipendenti hanno guadagnato più di 1.500 milioni. Posso anche essere del suo parere, onorevole Granati. Tuttavia le chiedo di astrarsi per un momento dalla sua concezione dell'economia accentrata nello Stato e di dirmi: chi fa muovere l'iniziativa privata se non il guadagno? Se noi qualche volta non ci intendiamo, è perché io non riesco ad essere logico sul vostro piano, e voi non riuscite ad essere logici sul mio piano. Il giorno che ella, onorevole Granati, potesse impedire — con una legge — all'iniziativa privata di guadagnare, quel giorno ella potrebbe dar fiato a tutte le sue trombe, perché quel giorno l'iniziativa privata avrebbe cessato di nascere e di esistere e avrebbe trionfato la vostra teoria accentratrice dei mezzi economici nello Stato.

Ma fintanto che voi siete in un mondo non solo di uomini politicamente liberi, ma di uomini liberi anche sul piano economico, dovete ammettere lealmente che l'iniziativa privata non può muoversi senza la leva del guadagno. Chi dirige un'azienda come la Fiat o la Montecatini non si preoccupa certo del fatto che dopo la sua morte si possa scrivere sulla sua casa: qui abitò il signor Tale dei Tali, che fabbricò tanti miliardi di tonnellate di fosfati, tanti miliardi di tonnellate di gomma sintetica, eccetera. La generazione successiva, che passerà di lì, esprimerà forse il parere che la casa starebbe meglio se la lapide fosse rimossa!

Il mondo in cui viviamo, e che in questo momento difendo, è basato su leggi dalle quali non possiamo prescindere e che sono il motore dell'iniziativa privata.

SABATINI. Si tratta di un servizio in concessione e non di un settore lasciato alla sola iniziativa privata.

TERRAGNI. L'onorevole Granati ha sostenuto che le aziende concessionarie realizzano grossi utili ai danni del personale appunto perché non esiste l'equo trattamento; mentre il collega Santi afferma che motivi di ordine sociale, così come esigenze di carattere economico, stanno a fondamento della sua proposta di legge, la quale, egli afferma, corrisponde agli interessi generali del paese e alla normalizzazione di un settore del quale sono note le gravi difficoltà; infatti, le aziende che attuano l'equo trattamento sono in disavanzo a causa dei maggiori obblighi sociali su di esse gravanti, «mentre le ricchezze da queste aziende prodotte si trasferiscono esclusivamente in direzione di profitti privati».

Io non sono un economista, ma non posso sottrarmi a una considerazione elementare: se effettivamente i concessionari realizzano grossi guadagni, perché non si impone loro di assicurare ai dipendenti quel giusto trattamento che, stando alle denunce fatte in quest'aula, non verrebbe invece praticato? Non vedo d'altra parte perché questi profitti, se vi sono, debbano andare soltanto a vantaggio dei lavoratori e non, anche, della collettività. Non si comprende perché non debbano esservi organi ministeriali che impongano una riduzione delle tariffe quando vi è un largo margine di guadagno. Si tratta di esercitare un severo controllo affinché, se troppo forti guadagni si verificano, non si accordino privilegi al personale, ma si ribassino le tariffe: il trasporto è un servizio pubblico. Questo è il compito degli organi di Governo e di quelli preposti alla sorveglianza di questa specifica attività economica.

SABATINI. Non anche garantire un equo trattamento?

SANTI. Il collega Terragni è contro l'equo trattamento, non contro la estensione.

TERRAGNI. Io sono contro l'equo trattamento, come ho premesso con assoluta chiarezza per non essere frainteso.

L'onorevole Rubinacci ieri ha affermato: «Questa proposta di legge rappresenta un orientamento generale in quella che deve essere una direttrice di legislazione del lavoro». Io lo ringrazio, come ringrazio tutte le persone che parlano con assoluta schiettezza. Egli ha detto quello che affermo io. Poiché ritengo che egli non si riferisse, parlando di orientamento del lavoro, all'ultimo mezzo di locomozione (l'aeroplano); egli parlava dell'inserimento di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

questa legislazione in discussione quale direttrice della nuova legislazione sul lavoro.

Ve ne do atto. Qual è quel segretario comunale che vuol ritornare comunale e non dipendente dello Stato? Trovatemene uno. Quale è quell'operaio che non domanda la tranquillità somma che è rappresentata dalla garanzia del contratto di impiego vita natural durante? Ma se questo volete, va detto in un'altra legge, non in questa, occultando lo scopo con l'apparenza di una uguaglianza di mansioni per una attività esercitata anche dallo Stato.

Ringrazio l'onorevole Rubinacci, ripeto, di aver parlato con assoluta lealtà. Ed è per questo che parlo, anche se egli non mi avesse dato la prova del nove che quello che pensavo era il fondamento di questa legge che voi, per parte vostra, avete ragione di sostenere.

All'onorevole Granati, che certamente non si riferiva a me nel suo discorso, mi sia permesso di rispondere: non so se la libertà sia un motivo spirituale o giuridico, ma fino a quando vi sarà un posto in cui si possa lavorare senza dipendere dallo Stato, se quel posto sarà anche solo quello dello spazzino, a quel posto sarò io. Lo Stato rappresenta qualcosa di grande, ma la libertà è più grande di tutti gli Stati del mondo, è più grande di qualsiasi sicurezza sociale. L'economia occidentale ha i suoi difetti e le sue carenze, però la libertà è una cosa così grande che io, umile o grande lavoratore, desidero possederla anche con le sue carenze per camminare sulle strade del mondo senza che vi sia un questurino, un prefetto o un capo di azienda statale che mi dica quello che coercitivamente debba fare. (*Commenti*).

Badate, io non sono un grosso e neppure un medio imprenditore, però tutte le volte (e in trent'anni mi sarà successo due o tre volte) che per una ragione o per l'altra ho dovuto prendere il provvedimento di un licenziamento, ho chiamato nel mio ufficio la persona che aveva sbagliato e gli ho detto: « Hai sbagliato, devi cercare un altro posto più presto che puoi ». Penso di non essere una mosca bianca: nella maggior parte dei casi si fa così. Ho trovato sul Petrocchi l'etimologia della parola « equo »: « giustizia fatta indulgente ».

BOZZI. Era meglio che leggesse il Fanfani! (*Si ride — Commenti*).

TERRAGNI. Il fatto è che nessun organismo privato — né quello che impiega dieci persone, né quello che ne impiega mille — può avere le possibilità economiche e disciplinari che ha lo Stato: non economiche, perché

nessuno possiede la zecca; non disciplinari, perché lo Stato dispone di ben altri mezzi, quando voglia.

Esiste una parte del mondo in cui l'equo trattamento vi è per tutti. Ma anche là una contropartita c'è. Amici di parte avversa, se a voi piace quel modo di vivere, questa legge rappresenta un gradino verso quella concezione di vita, secondo cui tutto dipende dallo Stato. Ma nella civiltà in cui viviamo e che, pur con i suoi difetti, rappresenta una realtà di vita per me più avanzata, fino a quando potrò constatare che l'operaio italiano si sente libero, difenderò questa concezione di vita.

Quando voi scrivete che finora su 25 mila lavoratori soltanto un quinto è stato iscritto al fondo speciale della previdenza, mentre i contributi arretrati ammontano ad alcuni miliardi; quando scrivete che gli accordi sindacali vengono sistematicamente violati da parte della stragrande maggioranza delle imprese, senza che sia possibile impedirlo né da parte dei sindacati, né da parte degli organi governativi di controllo, vien fatto di chiedersi: che cosa vale allora una legge di più se fosse vero che quelle esistenti non sono osservate? Che valore può avere una legge di più, se fosse vero che la validità *erga omnes* dei contratti di lavoro è messa in discussione ad appena un anno di distanza dall'approvazione della relativa legge, senza che i sindacati o il Governo abbiano la possibilità di intervenire?

Io sono qui a difendere un modo di vivere che è degno di essere, se non onorato, almeno rispettato. Se le denunce che avete fatte sono vere, io vi chiedo: qual è la forza dei sindacati, qual è la forza degli ispettorati del lavoro? Allora ben altre leggi occorrono, e se gli organi preposti al funzionamento dei controlli dello Stato sono inefficienti o insufficienti, si provveda, perché quello che occorre non sono leggi nuove, quello che occorre è che lo Stato faccia comprendere e faccia sentire che quando esiste una legge il cittadino, sia egli un prestatore d'opera o un datore di lavoro piccolo o grande, ad essa non deve sottrarsi. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

SANTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'intervento del collega onorevole Granati ha ampiamente esposto le argomentazioni favorevoli al provvedimento. Direi quasi che è stata una fortuna che al collega Granati sia seguito l'onorevole Terragni, il quale ha

pronunciato un discorso molto interessante e sotto certi aspetti rivelatore di stati d'animo e di mentalità. L'onorevole Terragni non ha parlato contro la legge, ha parlato contro l'equo trattamento in sé. Non ha parlato contro un testo che è stato elaborato dalla maggioranza delle Commissioni trasporti e lavoro della Camera sulla falsariga delle proposte di legge Santi-Novella e Scalia ed altri. Egli, addirittura, ha parlato contro la legge del 1906 che prevede l'equo trattamento.

Alle volte mi capita nella polemica politica di lasciarmi sfuggire, per definire certi avversari del progresso sociale, parole come «reazionario», «retrivo», ecc. Ciò mi accade, e spesso me ne pento subito, perché temo di essere stato vittima di una specie di gergo che poi è diventato linguaggio comune. Ma, francamente, che cosa devo dire di fronte a certi atteggiamenti? Questa legge del 1906, contro la quale si è battuto con tanto accanimento l'onorevole Terragni, fu approvata in quest'aula quando su questi banchi non vi erano più di 15 animosi pionieri del socialismo italiano. Quella legge fu approvata da una grande massa di elementi moderati, conservatori, liberali, democratici, ed oggi assistiamo all'insurrezione di un deputato che non so a quale partito appartenga...

TERRAGNI. ...al partito democristiano!

SANTI. Non invidio i colleghi della democrazia cristiana.

SABATINI. È un grande partito il nostro, onorevole Santi.

SANTI. Siete così grandi che consentite al vostro partito questa complessa composizione per cui vi sono valorosi colleghi democristiani che vanno dai lavoratori ad esortarli a battersi per l'equo trattamento e vi sono altri valorosi colleghi democristiani che vanno dai padroni delle aziende ad invitarli a battersi contro l'equo trattamento! Questo ai fini elettorali non so fino a che punto sia utile né fino a quando potrà servire.

Non so se devo inoltrarmi sul terreno sul quale si è avventurato, del resto con molta sincerità, della quale va dato atto, l'onorevole Terragni. Desidero solo rilevare che egli proprio nelle ultime battute del suo discorso ha accennato al fatto che è imprenditore, sia pure non grande, e pertanto difende gli interessi dei suoi colleghi imprenditori. Non so, ripeto, se devo avventurarmi su questo terreno.

Qui sono stati tirati in ballo grossi principi e si è parlato di civiltà, di libertà. Si è detto anche che questa legge è il primo gradino verso il regime comunista. Ancora una

volta, se permettete, vorrei suggerire al collega Terragni, il cui discorso ho ascoltato con doverosa attenzione, di esser cauto nel chiamare in causa in questa discussione principi così augusti come quelli della libertà, della civiltà, della stessa civiltà occidentale. Recentemente a un nostro egregio ministro è capitato un infortunio molto grave: quello di definire la classe dirigente di un certo paese come il baluardo del pensiero occidentale. Ora, i difensori di quel baluardo sono finiti in galera, in Turchia.

Restiamo perciò sul terreno concreto delle nostre cose. Oggi l'onorevole Granati, ieri l'onorevole Rubinacci, con molto calore il primo, con qualche dubbio il secondo, hanno esposto gli argomenti favorevoli alla approvazione del provvedimento. Ho poco da aggiungere e voglio soltanto associarmi al rilievo che è stato fatto da più oratori circa l'importanza di questa legge e l'attesa che essa ha giustamente suscitato tra migliaia e migliaia di lavoratori addetti ad un servizio pubblico di primaria importanza, che svolgono una attività altamente responsabile e benemerita, con orario di lavoro spesso massacrante, con salari inadeguati, con prestazioni sanitarie e previdenziali non del tutto sufficienti, in condizioni generali estremamente faticose.

Onorevoli colleghi, ognuno di noi ha avuto occasione di servirsi qualche volta di un servizio di autolinea extraurbano e ha potuto personalmente constatare le condizioni di particolare disagio, i rischi gravissimi, anche di ordine fisico, ai quali sono esposti autisti e bigliettai, specialmente nelle linee di montagna, con orari che debbono essere rispettati, con medie chilometriche e di consumo che devono essere osservate in ogni stagione, anche in quella più inclemente. Gli addetti a questi servizi sono qualche cosa di più che semplici prestatori d'opera: sono lavoratori ai quali è affidato un capitale rappresentato dal mezzo, del buon uso del quale essi sono tenuti a rispondere; sono dei veri e propri collaboratori ad un alto livello di responsabilità e costituiscono per l'insieme del loro servizio, specialmente nelle campagne e nelle montagne, un tramite apprezzato e lodato.

Ritengo perciò che sia giusto, più che mai giusto provvedere questi lavoratori di un servizio pubblico dato dallo Stato in concessione di un'adeguata tutela, di uno stato giuridico identico a quello dei loro colleghi dei servizi urbani, che garantisca entro certi limiti la loro stabilità di impiego, che è il

punto di maggiore rilievo dell'equo trattamento. Dirò dopo in che cosa consiste questo equo trattamento, perché non è esatto quello che ha affermato l'onorevole Terragni, che non si possa licenziare, che non si possa provvedere alla sostituzione del personale. Sono, queste, affermazioni inesatte che devono essere smentite, ed i fini e le garanzie dell'equo trattamento devono essere rappresentati nella loro modestia e nella loro realtà.

Le misure che noi invochiamo attraverso l'estensione dell'equo trattamento agli addetti ai servizi di autolinee extraurbane in concessione sono necessarie per porre fine ai gravi inconvenienti che si verificano a danno di questi lavoratori, i quali tra l'altro, onorevole Terragni, godono della immensa « libertà » di poter essere licenziati da un giorno all'altro, con tutto ciò che ne consegue per la vita delle loro famiglie. Quella del licenziamento è una minaccia incombente, che mette questi lavoratori in una condizione di grave responsabilità, che impedisce loro di far valere pienamente (ecco i motivi dell'inefficienza dell'intervento della legge e talvolta della stessa azione sindacale) i loro diritti, le loro stesse conquiste sindacali, e crea una situazione di ingiusta discriminazione nei confronti dei loro colleghi addetti ad analoghi servizi di pubblico trasporto. Basta talvolta la denuncia al sindacato di un abuso o di un sopruso, basta talora l'iniziativa legittima della costituzione della commissione interna in una di queste aziende perché si venga colpiti dal licenziamento indiscriminato e provocatorio del padrone.

Il collega Bima, relatore di minoranza, si mostra sorpreso, anzi quasi scandalizzato perché si pensa di imporre alle imprese private organici e norme tutelatrici dei diritti dei loro dipendenti e ravvede addirittura in questo proposito (e quindi nel provvedimento che stiamo discutendo) gli estremi della menomazione di un diritto costituzionale che salvaguarda l'iniziativa privata, e cioè la sua libertà che è connaturata alla sua stessa esistenza. E questo — sottolinea l'onorevole Bima — per aziende che hanno concessioni precarie, per la sola durata di un anno, concessioni però che nel 99 per cento dei casi si rinnovano automaticamente.

Il problema della precarietà della concessione può senz'altro essere preso in considerazione ed esaminato a fondo. Non abbiamo niente in contrario ad affrontarlo con spirito di equità, tenendo conto delle esigenze generali del servizio e delle esigenze particolari delle aziende.

Ma alle osservazioni dell'onorevole Bima, che, sia pure con estrema timidezza, sembra tacciare di incostituzionalità questo provvedimento, è necessario, a mio avviso, rispondere con un chiarimento. Intanto, vorrei chiedere: che tipo di servizio esercitano le aziende delle autolinee extraurbane? Indubbiamente, un servizio pubblico, nella più larga e più certa accezione del termine. È un servizio che per i suoi particolari requisiti, perché risponde ad esigenze civili, ad esigenze di sviluppo economico dei rapporti sociali e di sviluppo della cultura (molti sono gli studenti e gli insegnanti che si servono di questi mezzi per raggiungere le loro sedi), dovrebbe essere esercitato direttamente dallo Stato. Lo Stato, che non può sottrarsi a questo suo dovere, rinuncia e concede questo servizio ad imprese private. È diritto dello Stato porre determinate condizioni, le quali sono contemplate nei capitoli di concessione. Finora le condizioni poste riguardano l'andamento del servizio, l'osservanza dell'orario, la frequenza delle linee. Oggi possiamo aggiungere qualcosa di più, come lo Stato fa in altri servizi che concede in appalto: oggi possiamo aggiungere il legittimo diritto dello Stato di stabilire un determinato trattamento per il personale, che deve essere rispettato, trattamento che deve essere accettato accettando la concessione che si sollecita.

Quanto alla natura del servizio, è esso di natura strettamente privata, così come si intende nel senso comune del termine? Per mio conto direi di no, perché l'azienda che ottiene la concessione la riceve in una condizione di particolare favore, cioè in una condizione che praticamente viene ad eliminare ogni rischio; viene ad eliminare in modo certo e garantito proprio quell'elemento della concorrenza che l'amico Ferioli, liberale e liberista, mi insegna essere uno dei caratteri determinanti dell'economia di mercato, dell'impresa libera. La concessione di una linea esclude che vi siano altri concorrenti con i quali spartire il pubblico degli utenti, e vuol dire garanzia di tranquillità, una certa sicurezza di guadagno.

È giusto quindi che lo Stato imponga attraverso una legge determinate garanzie in ordine alla regolarità del servizio, al suo prezzo e, ripeto, in ordine al trattamento giuridico del personale. Non economico, onorevoli colleghi, perché qui si è fatta molta confusione. Il trattamento economico e normativo è di competenza della libera contrattazione sindacale. Lo Stato,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

fissando queste condizioni, pone condizioni minime: avrebbe diritto di porre condizioni diverse, perché se esso assumesse ed esercitasse direttamente questo servizio e non lo desse in concessione a privati, non potrebbe fare a meno di riservare un determinato trattamento al proprio personale. Ed allora lo Stato, uno Stato che fin dal 1906, nonostante le proteste postume dell'onorevole Terragni, emanava la legge dell'equo trattamento, non può assolutamente restare indifferente di fronte al trattamento che viene riservato al personale addetto ad un servizio che lo Stato in teoria dovrebbe esercitare nell'interesse della collettività e che, invece, concede ad una ditta privata.

Noi siamo quindi perfettamente in regola con la lettera della Costituzione e con il suo spirito e siamo soprattutto in regola — desidero sottolinearlo — con gli orientamenti di una moderna legislazione del lavoro. Siamo su queste linee direttrici e ci dispiace, onorevole Terragni, che quello che riusciremo ad ottenere per i dipendenti delle auto-linee non possiamo per ora ottenerlo per altre categorie di lavoratori dell'industria privata.

Del resto, su questo punto — il diritto dello Stato di intervenire quando l'impresa privata rappresenta un elemento di mediazione tra quello che è un dovere dello Stato e l'esercizio che lo Stato concede, come da sua facoltà, all'impresa privata — si è intrattenuto abbastanza efficacemente l'onorevole Rubinacci, il quale è andato molto più in là (onorevole Terragni, guardi, sono molti gli estremisti del suo gruppo, se consideriamo la struttura di questo provvedimento ai fini della determinazione del grado di estremismo sociale dei gruppi parlamentari e dei deputati) quando ha rivendicato le ragioni che sono alla base della giusta agitazione dei dipendenti delle sei grandi agenzie dell'I. N. A., vale a dire di un ente pubblico che tuttavia non detiene affatto una posizione di monopolio sul mercato assicurativo italiano.

Oggi abbiamo ascoltato la critica dell'onorevole Terragni, ieri quella dell'onorevole Geffer Wondrich: quest'ultimo non è presente, ma vorrei dirgli — spero non se ne adonti — che egli ha parlato esclusivamente a titolo personale, in quanto mi risulta che l'organizzazione sindacale che si ispira ai principi sociali del movimento a cui politicamente appartiene l'onorevole Geffer Wondrich ha assunto l'identica posizione di appoggio e di sostegno di

tutte le altre organizzazioni sindacali nei confronti di queste proposte di legge.

A parte ciò, nell'intervento dell'onorevole Geffer Wondrich sono stati posti alcuni quesiti. Per esempio, egli ha domandato: ritenete sia giusto, laddove i servizi di linea sono assicurati da imprese municipalizzate, assicurare l'equo trattamento solo ai dipendenti di queste e non anche ai dipendenti delle aziende municipalizzate dell'acqua, del gas e dell'elettricità? Devo dire che ci dispiace veramente di non poterlo fare, e che speriamo di arrivarci. Comunque, oggi stiamo discutendo sulla tutela giuridica di questa categoria; non usiamo il solito metodo, il solito sistema: siccome un determinato beneficio non lo si può dare a tutti, non lo si dà a nessuno, neppure a quelli ai quali invece si può e si deve dare; perché in questo modo si fa della generosità a buon mercato, anzi, con un utile, con un margine di vantaggio notevole.

Si è detto anche da qualche oratore (comunque si tratta di un dubbio che è stato affacciato in modo non esplicito) che si vuole imporre l'equo trattamento anche per il personale assunto provvisoriamente per l'esercizio di linee stagionali o altro. Questo non è vero: l'equo trattamento vale solo per il personale di ruolo sulla base degli organici determinati dal Ministero, sentite le imprese interessate. Con l'articolo 8 della legge 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modifiche, si precisa con esattezza che i lavoratori sono divisi in personale di ruolo e personale avventizio; fa parte del personale avventizio il personale dipendente da aziende esercenti linee soltanto in alcune stagioni dell'anno, nonché quello assunto per bisogni saltuari ed eccezionali, che sono chiaramente specificati: quelli che si verificano durante la stagione balneare, in occasione di feste, fiere e simili, calamità, frangimenti, nevicate, inondazioni, ecc., per eventuale sostituzione di agenti in congedo o malati, ed altro.

Nel corso della discussione qualche oratore si è fatto portavoce delle preoccupazioni di aziende le quali esercitano solo per tre mesi un servizio, poniamo, lungo la spiaggia marchigiana o quella romagnola, ovvero di aziende che hanno determinati impianti fissi e che esercitano le linee tutto l'anno, ma che in estate aggiungono una linea estiva, di carattere turistico; e che si domandano se il personale che assumono per queste esigenze particolari devono poi tenerselo, non potendolo licenziare. Non è affatto vero: questo è personale avventizio e, come tale, non è tutelato dalla legge per l'equo trattamento.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

Si è poi parlato, dipingendo la situazione a tinte drammatiche, degli effetti dell'equo trattamento. L'equo trattamento significa uno stato giuridico che garantisce stabilità di impiego, salvo, onorevole Terragni, i motivi previsti dalla legge, che autorizzano, nel caso, i licenziamenti. Questi motivi sono gravi infrazioni disciplinari, scarso rendimento, inidoneità fisica, ecc.

Siccome però qui siamo in un campo che può essere opinabile, in quanto è difficile, direi impossibile, valutare equamente il rendimento di un lavoratore, la gravità e la natura di una infrazione disciplinare, il grado di inidoneità fisica, perché si abbia una valutazione equa e giusta su questi casi che autorizzano il licenziamento del personale, il giudizio è demandato ad una commissione di disciplina paritetica, presieduta da un magistrato.

Queste sarebbero le maglie che legano le mani all'imprenditore! Sarebbe questo forse il modo per cui non è possibile licenziare un lavoratore che non fa il proprio dovere o che si rende responsabile di una grave infrazione?

Quando si dice che l'equo trattamento impedisce il licenziamento, il ridimensionamento degli organici a seguito di una cessione di una parte del servizio od altro, si dicono cose volutamente inesatte. La legge n. 148 è chiara in proposito.

Si è poi parlato di migliaia di aziende per le quali si dovrebbe nominare questo consiglio di disciplina. Le aziende che esercitano linee extraurbane in concessione sono circa duemila con 27 mila dipendenti. Le ditte con più di 25 dipendenti che cadranno sotto le norme della legge sono 700-800 al massimo per un totale di circa 18 mila dipendenti. Quindi, circa un terzo di dipendenti, purtroppo, rimane privo della tutela dell'equo trattamento.

Quindi, le piccole aziende, le aziende artigiane, le aziende di carattere familiare sono escluse, a meno che non superino un numero di 25 dipendenti. Ma in questo caso si tratta evidentemente di aziende che hanno non dico una grande, ma almeno una media dimensione. Abbiamo, per contro, delle grandi aziende. Abbiamo la «Sita» di Firenze con duemila dipendenti, la «Lazzi» della Toscana (Pistoia, Firenze) con 800 dipendenti, la «Zeppieri» di Roma con 750 dipendenti, la «Marozzi» di Bari con 750 dipendenti, la «Siamic» di Padova con 600 dipendenti, la «Saca» di Pistoia con 650 dipendenti e

l'«Autostradale» di Milano con 500 dipendenti.

Vi sono poi le aziende ferrotranviarie municipalizzate o private; vi sono le aziende che esercitano i servizi automobilistici urbani con più di 25 dipendenti che prevedono per i loro lavoratori l'equo trattamento.

Mi domando perché non dovrebbero averlo le aziende che esercitano i servizi di linea extraurbana, tanto più quando fra queste vi sono aziende di tali notevoli dimensioni.

La richiesta di estensione dell'equo trattamento non è stata avanzata per una ragione politica, bensì per un principio di equità sociale. Nel 1905 è stata nazionalizzata una parte della rete ferroviaria e lo Stato ha assicurato un determinato trattamento giuridico a questi lavoratori. I lavoratori delle ferrovie non nazionalizzate, rimaste in concessione ai privati, hanno rivendicato un eguale trattamento giuridico. Di qui la legge del 1906, che ha esteso ai dipendenti delle ferrovie private il trattamento di cui allora godevano i dipendenti delle ferrovie dello Stato. Poi, per analogia, l'applicazione del principio è stata estesa: nel 1912 venne esteso alle tranvie extraurbane, nel 1919 agli addetti alla navigazione interna, nel 1952 alle filovie urbane ed extraurbane, nonché al personale dei servizi automobilistici urbani eserciti da aziende municipalizzate e private.

Credo, per restare nel campo dei trasporti pubblici, che oggi noi completiamo l'arco di sviluppo e di realizzazione di questo principio estendendolo ai dipendenti delle linee automobilistiche extraurbane. Perché vi è una logica nelle cose e, soprattutto, vi è una logica nello sviluppo dei principi di carattere sociale. A volte questa logica non si sviluppa in linea retta e con la necessaria sollecitudine: subisce delle battute di arresto, perché incontriamo degli onorevoli Terragni sul nostro cammino a opporci le loro proteste e le loro difficoltà; ma, comunque, si va avanti perché questo è nella logica delle cose, nello sviluppo democratico e civile del nostro paese.

Ho già detto in che cosa consiste l'equo trattamento: tutela contro il potere unilaterale e discriminatorio dei padroni delle aziende di licenziare, con o senza pretesti, con motivi inadeguati o senza nessun motivo, i propri dipendenti; far cessare questa pratica che priva della libertà i lavoratori che ne sono vittime e quelli che temono di esserne vittime domani.

Infatti, alla stabilità d'impiego possiamo arrivare attraverso due strade: una è quella

della legge, una strada civile e democratica; ma vi possiamo arrivare anche attraverso un'altra strada, che è quella della rinuncia dei lavoratori a far valere i propri diritti. È la strada nella quale i lavoratori si mettono davanti al padrone con la schiena piegata. Anche con questa via si ottiene la stabilità d'impiego, ma è una strada indecorosa, indegna, offensiva per il lavoratore e per la democrazia: una strada che non possiamo assolutamente accettare e che respingiamo con la massima energia.

Vi è la procedura da esperire dinanzi al consiglio di disciplina di cui ho parlato; vi è la cassa di soccorso che si istituisce attraverso un contributo dei datori di lavoro e dei lavoratori, che garantisce un miglior trattamento per quanto riguarda indennità economiche in confronto al trattamento della normale assicurazione. Questa cassa di soccorso, che può perfezionarsi ed estendersi in forma di casse interaziendali (niente osta a questo riguardo), è amministrata da una commissione paritetica. I membri sono elettivi e la designazione è ratificata dal Ministero del lavoro con il dovuto controllo del Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda poi le prestazioni sanitarie, le grandi aziende hanno la propria cassa che eroga direttamente l'assistenza e le aziende minori possono stipulare delle convenzioni con dei medici o con lo stesso « Inam ».

Non vi è quindi nulla nella legge per l'equo trattamento che soffochi la libertà dell'impresa. Vi è una limitazione dell'abuso, della prepotenza, della evasione dalle norme, resa più efficace che non attraverso la legge *erga omnes*. Non vi è nemmeno l'impedimento al ridimensionamento delle aziende, quando la necessità ne sia riconosciuta dal Ministero dei trasporti. Il personale, in caso di riduzione, mantiene l'equo trattamento che già gode; il personale che eventualmente venisse riassunto come avventizio fino alla concorrenza di 25 dipendenti, non gode dell'equo trattamento. Vi è quindi una libertà di iniziativa, direi che ve ne è fin troppa, riservata alla azienda.

Mi pare dunque che la legge non sia rivoluzionaria, ma che sia una legge che è sulla scia naturale di quella applicata nel 1906, successivamente ampliata, che su 100 mila dipendenti addetti ai trasporti pubblici in concessione lasciava scoperti i 27 mila dipendenti delle autolinee extraurbane. Con questa legge veniamo a colmare questa lacuna e a porre termine a questa ingiusta discriminazione. Con questa legge diamo ai lavoratori

uno strumento più efficace di difesa e credo che anche questo sia, in definitiva, nell'interesse delle aziende e del servizio.

Vi è l'esigenza di modernizzare, talvolta forse di unificare, i nostri servizi di trasporto automobilistici, particolarmente per quanto riguarda le linee extraurbane. Ma non vi può essere un servizio moderno, efficiente, che sodisfi pienamente le esigenze del pubblico utente, se questo servizio non si caratterizza soprattutto per la modernità e per l'equità del trattamento che riserva ai propri dipendenti. Non potete avere un servizio moderno ed efficiente quando i lavoratori sono insoddisfatti.

L'onorevole Terragni ha detto che egli va in macchina anche quando piove e non gli è mai capitato niente di straordinario. Ma pensi a colui che su una strada di montagna, con il temporale, con la neve, guida un *pullman* con 80 persone a bordo, uomini, donne e bambini, e ha un orario da rispettare, una media chilometrica da osservare, di cui deve rendere conto rientrando alla propria sede, e si chieda se un tal lavoro non esiga da parte nostra un adeguato riconoscimento. L'autista non si può fermare in attesa che cessi la pioggia e, anche se ha percorso centinaia di chilometri, deve continuare la sua marcia. Diamo dunque a questi lavoratori almeno una relativa sicurezza dell'impiego ed una tutela di ordine giuridico.

Viva è l'attesa per questa legge fra le categorie interessate e ognuno di noi credo abbia ricevuto lettere, appelli, telegrammi affinché questa legge venga votata; si tratta di inviti pervenuti da tutte le parti e da tutte le organizzazioni, senza alcuna distinzione. L'unità che su questo problema si è manifestata tra i lavoratori e tra i sindacalisti delle varie correnti che fanno parte delle Commissioni trasporti e lavoro mi fa particolarmente piacere e voglio considerarla come l'auspicio dell'unità che su altre iniziative si potrà realizzare.

SABATINI. L'unità presuppone la verità, la verità intesa nel senso più ampio, onorevole Santi.

SANTI. Non ho parlato di un tipo particolare di unità; ho auspicato che su altre iniziative di questa natura si realizzi nelle Commissioni e in aula, fra i sindacalisti delle organizzazioni, quella unità che felicemente si è raggiunta a proposito della legge sull'equo trattamento. Facendo queste affermazioni ritengo di non avere ipotecato l'avvenire e di non aver posto ad alcuno condizioni inaccettabili.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

Tutti i sindacalisti, a mio avviso, si possono associare a questo auspicio, che è sincero perché promana dal cuore; questa convergenza gioverà ai lavoratori italiani e, in questo caso, sodisferà, attraverso il voto quasi unanime del Parlamento italiano, le giuste e legittime attese dei dipendenti delle imprese di trasporto delle autolinee in concessione. (*Applausi a sinistra*).

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

CALVI. Il mio intervento non verterà su tutta la materia al nostro esame, tanto più che molto è stato già detto e, in gran parte, da me condiviso. Esso si limiterà a chiarire alcuni punti allo scopo di dissipare le preoccupazioni manifestate dal relatore di minoranza e dal collega Terragni. Mi sia però consentito di replicare prima al collega Santi il quale ha concluso il suo intervento auspicando l'unità dei sindacalisti, dopo avere esordito con un infelice apprezzamento sul nostro partito, quasi che esso da un lato si volgesse verso i datori di lavoro e dall'altro verso i lavoratori, attuando una sorta di gioco delle parti, che consente di raccogliere voti ovunque, a favore della democrazia cristiana. Un gioco che, secondo il collega della sinistra, non potrebbe più durare a lungo. Ma i cattolici come tali, onorevole Santi, hanno da difendere anche altri principi molto più importanti dell'equo trattamento, e per questo restano uniti; d'altra parte, delle contraddizioni che questa unità talvolta rivela, anche i socialisti hanno le loro responsabilità storiche. Del resto in fatto di unità i socialisti non dormono certo su un letto di rose, perché l'unità del partito è messa, proprio in questi giorni, in discussione su questioni, a loro volta, assai più importanti dell'equo trattamento.

Fatta questa precisazione doverosa, desidero chiarire il mio pensiero in merito alle preoccupazioni manifestate dall'onorevole Bima, secondo il quale questo provvedimento finirebbe per danneggiare la libertà sindacale. Anzi, l'onorevole Terragni ha esaltato questo concetto portandolo al di là del valore di questa legge, tanto che io pensavo se essa non fosse per caso un estratto de *Il Capitale* di Carlo Marx, il che non mi pare.

In primo luogo con questa legge e con le altre già approvate, con l'applicazione del « 148 » (come i lavoratori interessati definiscono la legge dell'equo trattamento) il sindacato non ha perso la sua libertà (la prova si può vedere nel fatto che, di tanto in tanto, i tranvieri scendono in sciopero);

se mai, questa legge, consolida alcune conquiste, ma lascia completamente libera la categoria sul piano economico, e talvolta anche sul piano dei miglioramenti normativi, fino a consentire di chiedere ulteriori miglioramenti aziendali *extra legem* o contrattuali. Infatti le aziende tranviarie di Milano, di Torino ed altre, ad esempio hanno, rispettivamente, un trattamento migliorativo in aggiunta a quello stabilito per le altre aziende.

Perciò stiano tranquilli i nostri amici, poiché non si annulla per niente la libertà sindacale con l'adozione dell'equo trattamento e di tutte le applicazioni che se ne sono fatte e si faranno. Sarebbe comunque interessante sapere cosa ne pensano questi tutori della libertà sindacale, a proposito della legge sindacale che essi sostengono, in attuazione dell'articolo 39 della Costituzione. A mio avviso, è questa un'evidente contraddizione.

Ma lasciamo da parte il discorso sull'attuazione dell'articolo 39 della Costituzione, perché finirei per irritare l'onorevole Santi, che si trova pure tra i suoi sostenitori, e allora quell'unità dall'onorevole Santi auspicata chissà dove andrebbe a finire. D'altra parte, mi pare che anche la sua parte politica cominci a preoccuparsi di questo fatto.

Per una maggiore chiarezza in questa materia, quando si tratta, cioè, di ricorrere all'istituto legislativo, sarà bene ricordare che il sindacato democratico — parlo della C. I. S. L. — rifiuta l'intervento della legge quando si tratta di disciplinare il sindacato come tale perché rivendica la sua piena libertà; mentre non rifiuta il ricorso alla legge (anzi, talvolta lo sollecita, come è dimostrato dalle proposte di legge presentate e sottoscritte da deputati sindacalisti) quando vuole consolidare determinati istituti giuridico-normativi e talvolta anche economici, che sono stati il risultato di lunghe battaglie sindacali ma che, per talune categorie, per situazioni particolari o di debolezza di esse, non riesce a far applicare e a far rispettare.

Così, con la proposta di legge sull'equo trattamento non rinunciamo affatto ad alcuna prerogativa di libertà che il sindacato rivendica e di cui è geloso, ma tendiamo ad estendere le conquiste, che i lavoratori hanno conseguito per una parte soltanto della categoria, all'intero suo complesso sì da evitare situazioni di discriminazione e di ingiustizia.

Che cosa si propone il provvedimento unificato? Di estendere ai dipendenti delle autolinee extraurbane o comunque esercitate (dico questo, perché la situazione dovrà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

essere normalizzata per tutto il settore delle autolinee) le disposizioni legislative contenute nella legge n. 148, sì che si verifichi per tutti questo equo trattamento finora riservato ad una parte soltanto della categoria. Si tratta di una conquista che, per il mutare della situazione, la categoria minaccia di perdere. È evidente che nella battaglia fra rotaia e gomma (dove quest'ultima sta prevalendo), un sempre più largo spazio del settore dei trasporti viene conquistato dall'azienda privata attraverso concessioni sempre più numerose.

Pertanto, quella che era una posizione di sicurezza e di tranquillità di questa categoria di lavoratori in fatto di rapporto di impiego, si va sempre più disperdendo, per cui è logico e giusto che il sindacato si impegni affinché queste conquiste siano mantenute. Portando il ragionamento alle estreme conseguenze, potremmo dire che il giorno in cui la rotaia dovesse scomparire, la legge n. 148 cesserebbe di funzionare, dando luogo a una recrudescenza di lotte sindacali.

L'onorevole Terragni ha un po' di ragione quando si preoccupa della libertà sindacale. La verità è che anche nella libertà talvolta si impone un problema di scelta: il lavoratore preferisce la sicurezza dell'impiego, anche se, di fatto, qualche azione sindacale viene limitata.

Non mi dilungherò nell'illustrare le ragioni del provvedimento in esame. Noi assistiamo al fatto che una parte della categoria è protetta dalla legge e una parte no, per cui, per questa parte, si riscontra un indebolimento della categoria stessa; quanto più aumenta la parte non protetta dalla legge, tanto più l'indebolimento diventa maggiore. Mentre gli uni possono porre certe rivendicazioni, perché si trovano in un regime di maggiore sicurezza che la legge garantisce contro ogni minaccia di rappresaglie, gli altri, purtroppo, non hanno queste possibilità.

Ella, onorevole Terragni, è un onesto datore di lavoro ed è stato un sindaco onesto di una delle città più simpatiche d'Italia, Como; però noi pensiamo che le mosche bianche delle quali ella parlava non costituiranno mai un grande sciame. Purtroppo, noi riscontriamo (questo ce lo insegna la esperienza sindacale, come del resto la stessa inchiesta parlamentare sulle condizioni dei lavoratori ha posto in risalto) che di fatto, anche se non di diritto, la libertà sindacale subisce svariati attentati. Ella ha consigliato per questi casi l'intervento degli ispettorati

del lavoro, l'intervento della legge e dei sindacati: tutte belle cose; ma purtroppo qui sarebbe il caso di ripetere che i mezzi per impedire le rappresaglie vi sarebbero, però non vi è chi pone mano ad essi.

Ci troviamo in una situazione tale per cui molti lavoratori non possono nemmeno invocare la tutela della legge, per non incorrere — se non subito, a distanza di tempo — nella rappresaglia sindacale, che viene esercitata (naturalmente non da tutti) con un qualsiasi pretesto. Pertanto, noi pensiamo che sia necessario estendere questa tutela di cui già fruisce una parte della categoria degli autotrasportatori all'altra parte, proprio perché assistiamo a una continua espansione della parte privatistica di tale categoria.

Vorrei ancora dire qualche altra parola sull'equo trattamento, perché è necessario che ogni preoccupazione venga dissipata. È evidente che ogni società che eserciti servizi di autolinea debba preconstituersi un organico di personale. Questo è ciò che spaventa l'onorevole Bima, il quale ha anche indicato un certo tipo di tabelle con le quali si vorrebbe dimostrare che l'organico porterebbe le aziende al fallimento.

Il secondo punto è quello che riguarda la stabilità dell'impiego e, infine, la migliore tutela giuridica dei lavoratori attraverso quella commissione di disciplina nella quale sono presenti le due parti e che è presieduta da un magistrato.

Che cosa vuol dire organico? Per organico si intende semplicemente personale sufficiente e preparato, non di più. Io, certamente, non posso aderire allo *slogan* caro agli avversari di ogni municipalizzazione che dice che le cose amministrate dal comune è come fossero amministrate da nessuno; posso però, in parte, riconoscere che certi servizi possono talvolta essere amministrati meglio da un imprenditore privato. Ma una migliore gestione non dipende o meno dall'equo trattamento in se stesso. Posso credere che, mancando l'interesse personale in una amministrazione, le cose vadano non secondo l'ottimo desiderato. Ma non c'entra l'equo trattamento. Il giorno che l'equo trattamento venga applicato in un'azienda privata, non è detto che debbano venir meno i concetti di prudenza e di oculatezza amministrativa, propri del privato imprenditore, e quindi non ne deriverà alcun danno, a meno che, come diceva l'onorevole Granati, i profitti siano stati originati in passato da inosservanze contrattuali nei confronti del perso-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

nale o peggio. Cosa che non sembra lecito lasciar continuare.

Quindi, non è l'equo trattamento che può rendere un'azienda inefficiente e non produttiva economicamente, come è detto nella relazione dell'onorevole Bima con eccessivo pessimismo. Organico vuol dire personale sufficientemente preparato secondo le esigenze del servizio e nessuno sfruttamento dei lavoratori da parte dell'imprenditore.

Questo è un punto fondamentale, che non riguarda i soli lavoratori, onorevoli colleghi. Certe riflessioni le facciamo tutti quando si tratta della nostra pelle. Tante volte abbiamo constatato che sulle autolinee manca il secondo autista, anche sui mezzi più moderni e pertanto più pericolosi, cioè, non è garantita la sicurezza dei viaggiatori: e questo capita anche nei servizi in cui più lautamente sono i guadagni degli imprenditori. Talvolta il personale viene sfruttato e sottoposto a turni non consentiti, contando sul bisogno o sull'egoismo del personale stesso che, qualche volta, si presta a questo superlavoro e tutto rientra, naturalmente, nell'interesse dell'imprenditore, il quale risparmia largamente sulle spese generali. Ma dove va a finire la sicurezza dei cittadini? Come può essere garantita con personale stanco perché supersfruttato? Quindi bisogna impedire lo sfruttamento del lavoro umano anche nell'interesse della sicurezza dei viaggiatori e questo non può avvenire che attraverso l'integrale applicazione dell'equo trattamento che, tra l'altro, impedisce anche la concorrenza sleale fra gli stessi imprenditori.

Mi si potrà osservare che quest'ultimo motivo riguarda solo gli imprenditori. Io dico invece che anche queste cose vanno dette perché noi siamo deputati e non possiamo non tener presente il quadro degli interessi generali del paese.

D'altra parte, sappiamo che cosa significa concorrenza sleale: il datore di lavoro dice al suo lavoratore di non poterlo pagare di più perché gli altri datori di lavoro gli fanno concorrenza realizzando economie proprio su questo piano. A noi interessa invece che questo non avvenga. Come si vede, sono tutti motivi positivi che postulano l'estensione dell'equo trattamento anche al settore privato delle autolinee. Infine la stabilità dell'impiego, in questi servizi, contribuisce a specializzare la manodopera. Essa è una conquista sindacale da realizzare ove ciò è possibile.

Vi sono in proposito delle proposte di legge di iniziativa di deputati della sinistra concer-

nenti la stabilità dell'impiego anche nelle aziende industriali. Ella, onorevole Terragni, ha domandato perché non si estende la stabilità dell'impiego anche ai dipendenti delle miniere, delle fabbriche di cemento, insomma a tutti i lavoratori. Questo non è possibile. Anche le proposte di legge che ho prima ricordato non prevedono una assoluta stabilità d'impiego nelle industrie, perché questo non è possibile al cento per cento. Noi, sindacalisti della C.I.S.L., non abbiamo ancora presentato proposte di legge sulla stabilità d'impiego come quelle citate, anche se questa questione ci preoccupa in quanto è diventata uno degli assilli maggiori del sindacato. Oggi il lavoratore non chiede soltanto una paga adeguata, ma anche e soprattutto la stabilità d'impiego. Ma ciò non è sempre possibile pretendere. Per esempio, nel suo settore di attività, onorevole Terragni, non possiamo imporre la stabilità d'impiego in quanto nel campo tessile non si sa se si avrà sempre lavoro. E così per le altre aziende di produzione.

La stabilità d'impiego si potrà chiedere laddove la produzione di beni o di servizi è garantita e costante.

Il sindacato tende a questa conquista per dare tranquillità ai lavoratori. In fondo, stabilità d'impiego significa che il licenziamento può avvenire solo per giusta causa. Si tratta di un concetto che non presenta la rigidità tanto paventata, dal momento che non sono pochi i casi previsti di giusta causa. Quello che si tende ad evitare è il licenziamento *ad nutum* e cioè ad arbitrio del padrone. Occorre perciò, attraverso norme giuridiche, dare al lavoratore garanzie di giustizia e di equità, almeno laddove è possibile.

Non credo che l'estensione dell'equo trattamento possa rappresentare un motivo di fallimento, come è stato addirittura affermato.

Ben altre sono le « stabilità » che danneggiano le aziende: esse sono quelle forme di nepotismo molto in uso, che consistono nell'avviare all'attività lavorativa persone non preparate, le quali, munite di speciali raccomandazioni o perché legate da vincoli di parentela con imprenditori o con gente importante, vengono immesse con facilità nelle aziende a posti di responsabilità e vi restano anche se sono solo di danno. Ma questo non c'entra con il nostro discorso, e non vi insistiamo.

Concludendo, onorevoli colleghi, ripeto che per le ragioni suddette sono favorevole al provvedimento in discussione, che indubbiamente rappresenta una conquista per i nostri lavoratori.

Mi preme anche sottolineare la prudenza che è stata usata nel mettere d'accordo le due proposte di legge Scalia e Santi, le quali originariamente chiedevano l'estensione dell'equo trattamento al personale delle aziende con almeno cinque dipendenti. La soluzione concordata — quella cioè che riguarda aziende con 25 dipendenti — dimostra il senso di responsabilità che ha guidato i proponenti. Per la verità, credevamo che l'onorevole Bima si sarebbe adeguato ad essa. Devo aggiungere che sono auspicabili e da sollecitarsi gli adeguamenti da apportarsi alle norme che disciplinano la durata delle concessioni. Crediamo, comunque, che la soluzione adottata sia equa, in quanto si tratta di aziende con una certa dimensione e con lavoro assicurato, per cui si può avere la necessaria garanzia dell'applicazione del provvedimento stesso.

Onorevoli colleghi, il provvedimento che stiamo esaminando rappresenta indubbiamente un notevole miglioramento per i lavoratori interessati e una garanzia per il buon funzionamento dei servizi di autolinea. Pertanto mi associo a coloro che daranno ad esso il loro voto favorevole. (*Applausi*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, premetto che il mio intervento è più che altro una dichiarazione di voto.

Dall'esame delle tre proposte di legge in discussione e anche dagli interventi dei vari oratori che mi hanno preceduto ho avuto l'impressione che il provvedimento sottoposto al nostro esame sollevi alcune questioni di principio sulle quali mi preme richiamare l'attenzione della Camera. La soluzione dei problemi che scaturiscono da questa discussione — la cui importanza è stata riconosciuta e sottolineata da tutti — potrebbe avere notevoli ripercussioni sulla nostra attività industriale e commerciale.

A mio avviso, l'estensione della legge n. 148 del 1931 al personale delle autolinee extraurbane non è giustificata. Quando, con la predetta legge del 1931, venne elargito l'equo trattamento ai dipendenti delle aziende ferrotranviarie, non passò in mente al legislatore che la medesima garanzia e tutela spettasse anche ai dipendenti delle autolinee. Si può osservare che i tempi erano diversi. Ma ciò è vero solo in parte perché il problema esisteva anche allora. Tanto è vero che pure nel 1931 si annoveravano ben 3 mila 500 linee in concessione per uno sviluppo di parecchie migliaia di chilometri.

La questione infatti fu portata avanti la Commissione interministeriale di studio, presieduta dall'allora sottosegretario per i trasporti onorevole Mattarella. Detta Commissione espresse il suo parere nei termini seguenti: 1°) accordare ai dipendenti delle autolinee lo stesso trattamento di previdenza goduto dal personale delle filovie; 2°) provvedere con legge per l'orario; 3°) regolare, per il resto, ogni altro rapporto di lavoro in conformità dei contratti collettivi in sede sindacale; 4°) tenere presente, per quanto si atteneva alla disciplina dei licenziamenti, l'accordo interconfederale del 18 ottobre 1950. I sindacati non accettarono detto parere e asserirono come indispensabile lo strumento legislativo, perché fu osservato che le aziende concessionarie di autolinee non sempre rispettavano i contratti collettivi. Fu esaminata la questione al fine di porvi rimedio. Ma i sindacati insistettero nel loro assunto anche quando il Ministero dei trasporti inserì in tutti i disciplinari la clausola che il mancato rispetto dei contratti di lavoro da parte delle aziende avrebbe determinato la revoca della concessione. Neppure la emanazione della legge sulla validità *erga omnes* dei contratti collettivi è valsa a contenere il programma della massima rivendicazione che tendeva a conferire organicità sindacale a due categorie sostanzialmente diverse nonostante la comune appartenenza al settore dei trasporti. È da notare che al personale delle autolinee non è stata mai riconosciuta quella particolare specializzazione che lega l'agente alla natura dell'azienda che lo ha assunto, come invece si verifica per i ferrovieri e per i ferrotranvieri.

In realtà il personale delle autolinee non presenta una specializzazione professionale tale da esigere una particolare garanzia legislativa. È un personale che si può infatti trasferire senza difficoltà negli altri più vasti settori dell'autotrasporto. In quanto al numero è, poi, una quantità assai minore di quella di tutte le altre specie di autotrasporti. Non si comprende quindi perché ad esso debba competere un trattamento differenziato e privilegiato che, per di più, deve favorire solo una parte di detto personale, poiché le aziende esercenti autolinee che occupano meno di 25 dipendenti ne sono escluse. Si viene così a creare una disparità di trattamento nella stessa categoria che si vuole tutelare. Le aziende che non raggiungono i 25 dipendenti sono, ad oggi, oltre un migliaio. Perciò gran parte del personale rimarrebbe fuori dei supposti benefici; dico

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

supposti e non reali poiché le aziende vengono gestite in regime di concessione provvisoria e non possono perciò accordare ai dipendenti quella stabilità che neppure esse hanno.

Per le grandi aziende sovvenzionate dallo Stato è un'altra cosa. I concessionari esercenti, che non ricevono sovvenzioni di sorta, debbono gestire le loro aziende in economia di mercato. La responsabilità incombe tutta sul settore per cui l'impresa deve essere posta in condizioni di avere un personale selezionato. Appare ovvio perciò che all'azienda privata non possa essere né diminuita né sottratta la libertà contrattuale nel campo del lavoro; altrimenti verremmo a stabilire un principio la cui attuazione porterebbe in tutti i campi a impreviste e non sempre benefiche conseguenze. Si verrebbe cioè a stabilire che, per legge, lo Stato possa introdursi nei rapporti contrattuali dei privati, menomandone la libertà delle parti, mettendo in pericolo, se non addirittura soffocando, la libera contrattazione che, nell'ambito delle vigenti leggi, costituisce da una parte la garanzia della impresa e, dall'altra, quella dei lavoratori dipendenti.

Può sorgere il timore che i lavoratori non siano a sufficienza tutelati. Ma, osserva l'onorevole Bima nella sua relazione di minoranza, questo timore cade davanti alla realtà di una legislazione sociale articolata con organismi e sanzioni che garantiscono i diritti di chi lavora e impongono ai datori di lavoro la osservanza delle norme contrattuali.

Di converso, se nelle loro imprese venissero a crearsi, per imposizione ministeriale, organici di personale con gradi, promozioni e diritti acquisiti che lo rendano inamovibile, finiscono col formarsi, dice l'onorevole Bima, delle masse stagnanti che incombono sulla azienda anche se essa non ha la possibilità economica di sopportarle.

Le conseguenze sono ovvie. Quelle aziende che beneficiano dell'equo trattamento e sono sovvenzionate dallo Stato sono sempre al riparo perché lo Stato provvede a colmare il loro disavanzo. Per le altre non vi è che il fallimento. Si viene così a mettere a repentaglio e ad eliminare, in pratica, tutta una categoria di operatori economici che, pagando le imposte e nulla chiedendo allo Stato, tengono in vita le loro aziende, senza le quali migliaia di operai non troverebbero lavoro e non potrebbero avere dignitosa retribuzione.

Anche i colleghi Troisi e Gitti, relatori di maggioranza, non hanno dissimulato, al riguardo, le loro perplessità, né hanno ta-

ciuto le loro riserve. Una tra le più importanti concerne « la frattura che si determinerà tra i lavoratori della stessa categoria ». Il rilievo è grave. Mentre si studia per procurare a tutti uguali diritti, si verrebbe a creare una situazione sperequata. Gli uni, appartenenti ad aziende con più di 25 dipendenti, usufruirebbero della legge n. 148 sull'equo trattamento, mentre gli altri avrebbero a loro favore solo la tutela contrattuale della legge n. 741. I relatori hanno avvertito la gravità della situazione e hanno prospettato addirittura il dubbio che ciò costituisca una violazione del principio costituzionale di eguaglianza fra cittadini, violazione denunciata dall'onorevole Bima e che a me pare sia, di per sé, sufficiente per condannare la proposta di legge.

Altra importante riserva i relatori di maggioranza hanno sollevato circa la necessità di un coordinamento del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, con le successive disposizioni, per regolarizzare il trattamento dei feretrotravvieri.

Ben altre tredici leggi, che la relazione elenca, si sono sovrapposte ed aggiunte, a modifica e ad integrazione del testo originario. La congerie di tali norme, ancora da riordinare, aumenta la perplessità e la confusione per cui, anche a tale riguardo, è da chiedersi se l'estensione dell'equo trattamento, così come ora è formulata e proposta, non risulti contraddittoria e anacronistica, o addirittura superata da una realtà che i contratti relativi a carattere nazionale, attualmente in vigore, prevedono e consolidano.

Il nostro popolo attende da noi leggi semplici e chiare, che si basino su di un principio di perequata giustizia ai fini di un progresso sociale che è da noi tenacemente perseguito; e che, ad un tempo, tengano conto delle conquiste sindacali che il Parlamento ha il dovere di considerare e di rispettare.

Ma la menomazione dei principi di cui ho parlato e ai quali nessuno può sottrarsi, menomazione che si risolve in svantaggi e pericoli per gli stessi lavoratori, oltre che per i datori di lavoro, e le medesime perplessità e riserve avanzate dai relatori di maggioranza fanno sorgere una invalicabile barriera di dubbi che svaluta la bontà della proposta di legge; per cui noi voteremo contro. (*Applausi a destra*).

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

SCALIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che nella valutazione che si è

fatta da parte dei diversi colleghi di queste proposte di legge si sia subito, forse involontariamente, prima in Commissione e poi in aula, un fenomeno di autosuggestione, perché sono convinto che per parecchie delle osservazioni che sono state fatte non si sia tenuto conto di quanto ci si proponeva di realizzare con le proposte di legge in parola: in esse non ci si è richiamati ai sacri principi, non si è coinvolto tutto l'ordinamento costituzionale italiano, non si è voluto portare in discussione il principio della libertà o meno, si è voluto soltanto estendere l'equo trattamento, che già è goduto da tutti gli altri lavoratori dei servizi urbani, siano essi filoviari, ferrotranviari o automobilistici urbani, ad un'ultima categoria di lavoratori che ne restavano esclusi, cioè quelli extra-urbani.

Non c'entra, quindi, il discorso sulla libertà; né c'entra il discorso sull'iniziativa privata e su quella pubblica. Io vorrei pregiudizialmente — se i colleghi me lo consentono — ridimensionare il problema, il significato stesso della proposta di legge sottoposta al nostro esame.

Ho sentito l'onorevole Calvi e prima l'onorevole Santi sottolineare questo aspetto (e hanno fatto bene): equo trattamento significa innanzitutto, soprattutto, oserei dire esclusivamente, stabilità di impiego. Non è in discussione, in questa sede, la libertà delle associazioni sindacali di fissare le retribuzioni, di stipulare liberamente i contratti collettivi di lavoro, ché, anzi, gli articoli 2 e 3 della legge del 1931 testualmente sanciscono il diritto e la libertà delle associazioni sindacali di fissare le retribuzioni e di stipulare i contratti collettivi di lavoro.

Questa pregiudiziale osservazione mi consente soprattutto di discutere uno dei primi aspetti che mi sembra doveroso di affrontare, quello cioè che riflette le critiche circa la limitazione della libertà sindacale che scaturirebbe dell'approvazione di questa proposta di legge.

Ho ascoltato le obiezioni fatte prima in Commissione e poi, per la verità più debolmente, in aula. Ho sentito parlare di una limitazione della libertà sindacale, di un esautoramento del potere contrattuale, di un contrasto con la legge sui minimi (la cosiddetta legge *erga omnes*, come si dice con terminologia impropria) ed evidentemente me ne sono stupito e meravigliato, perché nessuno ha mai discusso, né ha mai intaccato questi principi proponendo l'estensione pura e semplice dell'equo trattamento. Oserei dire che chi confonde l'equo trattamento con altri

istituti, con la funzione ed il potere contrattuale dei sindacati, compie un macroscopico errore di prospettiva, perché, evidentemente, dimostra di non conoscere quali siano la natura, l'essenza e la sostanza del provvedimento di cui stiamo discutendo.

Nessuna limitazione o esautoramento del potere contrattuale, quindi, ma estensione del provvedimento legislativo già esistente a categorie affini. A parte il fatto che nel nostro diritto positivo — e mi pare che l'onorevole Rubinacci abbia accennato a questo aspetto — non è vietato che la legge possa dettare norme a favore dei lavoratori, certo si è che lo strumento principale di affermazione delle loro rivendicazioni resta pur sempre il contratto, il potere contrattuale; ma nulla toglie che possa venire in soccorso ai lavoratori la legge, laddove essa fissi minimi di garanzie che altrimenti non potrebbero essere realizzati.

Ma pur ammettendo questi principi, nel caso in specie, noi non tocchiamo per nulla questa sfera di potere che va sotto il nome di potere contrattuale perché si fissano con la legge alcuni canoni in materia di stabilità di impiego e fissazione degli organici. Non si entra per nulla nella valutazione e non ci si intromette minimamente nella fissazione delle retribuzioni, di minimi contrattuali, o nella stipulazione dei contratti collettivi.

Non contrasta il nostro provvedimento neppure con la cosiddetta legge sui minimi. Se mai questo appunto potrebbe essere fatto alla proposta di legge dell'onorevole Foderaro che, evidentemente, per averla presentata prima dell'approvazione della legge sui minimi, è incorso involontariamente in questo errore.

Si è affacciato qualche dubbio anche sul piano costituzionale. Si è detto cioè che lo stabilire una limitazione a 25 dipendenti potrebbe creare una sperequazione all'interno della stessa categoria: vi sarebbero cioè nella stessa categoria i titolari del diritto ed i non titolari del diritto. Il che renderebbe, di fronte alla nostra legislazione, ineguali i diritti dei cittadini italiani. Così mi è sembrato che abbia argomentato ieri l'onorevole Rubinacci.

Non mi pare che questo dubbio abbia ragione di sussistere, perché la disposizione di cui oggi si chiede l'estensione ad una categoria di personale, quella dei lavoratori degli autoservizi extraurbani, viene ripresa da altre disposizioni che già fanno parte del nostro diritto positivo. La limitazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

dei 25 lavoratori non ce la siamo inventata in quest'occasione, non è un ritrovato legislativo dell'ultimo momento, ma risponde ad un'esigenza di armonia legislativa con le disposizioni precedenti. E noi stessi proponenti, che avevamo proposto il termine di 5 lavoratori, ci siamo dovuti arrendere all'evidenza dei fatti, per cui le nostre considerazioni hanno dovuto cedere il passo ad un problema di armonia legislativa.

Semmai, se appunto di costituzionalità può esser fatto, esso coinvolgerebbe tutte le leggi che in questa materia sono intervenute fino ad oggi: la n. 647 del 1958 e la n. 628 del 1952, nella quale ultimamente si dice che le aziende con meno di 25 dipendenti sono escluse da quest'obbligo. Ci troviamo quindi in presenza di un dispositivo che già esisteva e che da noi è stato ripreso per applicarlo anche nei confronti dei lavoratori e della categoria di cui si discute.

Ma vi sono altre osservazioni che vengono fatte e che ad una ad una vorrò affrontare: prima sul piano della libertà sindacale, poi sul piano costituzionale, ora sul piano strutturale. Sul piano strutturale si afferma — e mi dispiace che l'onorevole Bima non sia presente perché dovrò confutare la validità di alcune sue cifre — che qui ci troviamo in presenza di aziende la cui natura, la cui struttura e la cui durata sono diverse. Quindi non sarebbe applicabile l'equo trattamento. Vero è che l'equo trattamento — si argomenta — è stato applicato ai feretrotranvieri per la natura particolare del loro servizio (taluni dicono, come l'onorevole Terragni, per permettere la privazione della libertà sindacale e cose di questo genere); però — si conclude — nel caso in specie ci troviamo in presenza di impianti ed aziende la cui natura, la cui struttura, la cui durata sono essenzialmente e sostanzialmente diverse.

Mi dispiace di dover rilevare una cosa: nella discussione di questa legge qualcuno vuole comportarsi allo stesso modo dello struzzo mettendo la testa sotto terra e fermandosi ad un certo periodo storico. Perché, quando si parla del provvedimento del 1931, cioè dell'equo trattamento, non ci si può fermare alla legge con cui l'equo trattamento veniva riconosciuto ai feretrotranvieri, ma ci si deve per forza di cose riferire ai provvedimenti successivi, e, come ho avuto motivo di citare, i provvedimenti successivi sono quelli che hanno esteso l'equo trattamento alle autolinee, cioè ai servizi automobilistici di carattere urbano. Quindi vi è già un precedente in questa materia.

Forse non è vero che gli autoservizi extraurbani hanno molta affinità con gli autoservizi urbani? Che differenza esiste, sul piano strutturale, tra un'azienda che gestisca un autoservizio urbano e un'altra azienda che gestisca un autoservizio extraurbano? Nessuna differenza. Anzi, talvolta, è la stessa azienda che gestisce sia il servizio urbano sia quello extraurbano. In questo caso si assiste all'assurdo di un lavoratore adibito ad un servizio urbano e sottoposto alla legge dell'equo trattamento, il quale, il giorno in cui dal servizio urbano passa a quello extraurbano, esce dalla zona di sicurezza per entrare in quella dell'incertezza. Come possono dunque affermare gli oppositori alla mia proposta di legge che ci si trova in presenza di aziende a struttura diversa?

Ma aggiungo un'altra considerazione. Gli autoservizi extraurbani hanno una potenzialità maggiore degli autoservizi urbani. Questi ultimi gestiscono, infatti, un complesso di linee con limitazione nel tempo. Nella mia città, per esempio, esistono due autolinee private: una di carattere comunale (la «Scat») e una di carattere extraurbano (la «Sita»). La prima è un'azienda di modesta potenzialità, anche se con diverse centinaia di dipendenti, che non ha il numero di linee in concessione che ha la «Sita». Dal confronto dunque fra l'azienda urbana e la azienda extraurbana si deduce che quest'ultima ha una struttura notevolmente migliore.

Per quanto riguarda la durata della concessione, si eccepisce che le autolinee urbane hanno una concessione per 50 anni mentre quelle extraurbane hanno una concessione per un solo anno. Non vi è considerazione che sia, per la sostanza, meno rispondente a verità. È vero che il legislatore tende a un limite di sicurezza maggiore (mi riferisco al disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri il 2 settembre 1957, con cui si eleva il termine da 2 a 9 anni: non so se tale disegno di legge sia stato ripresentato al Parlamento); ma mi si consenta di dire che la concessione per 50 anni alle autolinee urbane si riferisce a un complesso di concessioni molto limitate. A Catania, per esempio, la «Scat» ha la possibilità di istituire linee di nuovo traffico nell'ambito della stessa città, ma in definitiva si tratta di un'unica concessione. Quando si parla invece del servizio extraurbano, si è in presenza di parecchie concessioni.

Le linee urbane fondano tutto il proprio esercizio esclusivamente sul traffico urbano; quelle extraurbane, invece, si intersecano fra

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

loro, cosicché l'esercizio di una azienda è la risultante dell'attività di più linee. Può quindi accadere che fra le linee gestite alcune siano passive, ma che nel complesso l'azienda sia attiva, proprio perché si ha una compensazione fra le diverse linee. Si può di conseguenza affermare che le autolinee extraurbane hanno maggiore stabilità rispetto alle autolinee urbane.

È d'altra parte il caso di chiedersi quante siano le revocche di concessioni intervenute ad opera degli organi ministeriali. È noto che le linee vengono istituite per considerazioni di pubblica utilità e necessità e che le stesse ragioni che hanno indotto le autorità a dare la concessione le consigliano a non revocarla; è quindi naturale che la concessione venga mantenuta, a meno che la linea non si riveli eccessivamente deficitaria o comunque non raggiunga il fine sociale per il quale era stata istituita.

L'onorevole Rubinacci ha posto il problema delle autolinee stagionali, e bene ha fatto giacché ha consentito al Parlamento di affrontare l'argomento. Non hanno, comunque, ragion d'essere le perplessità basate appunto sul carattere stagionale di alcune linee, per le ragioni che già ha ricordato l'onorevole Santi. Si citi una sola azienda di autolinee extraurbane che abbia in concessione soltanto linee stagionali! Non ne esistono, perché le linee stagionali rappresentano il completamento di un servizio già esistente, per cui l'obiezione rivela la scarsa conoscenza del funzionamento di queste aziende. È infatti evidente che soltanto aziende le quali già gestiscono altre linee possono esercitare nel periodo estivo linee a carattere stagionale, che però delle prime rappresentano soltanto una integrazione; è chiaro, comunque, che il personale adibito a queste linee integrative non è di ruolo, ma avventizio, e quindi non ha diritto alla stabilità di impiego.

Si è detto ancora che l'attuazione di questa legge determinerà maggiori oneri per le aziende: già nella relazione presentata nel 1957 l'onorevole Bima aveva accennato a questo argomento. La legge in discussione, però, non fissa il trattamento economico dei lavoratori, che viene lasciato alla libera contrattazione delle parti, bensì garantisce la stabilità dell'impiego. Nessun maggiore onere deriva dalla legge neppure sul piano previdenziale, in quanto la legge n. 443 del 1954 ha regolato la materia per tutti i lavoratori. Un maggiore onere potrà esservi per i datori di lavoro che non abbiano ottemperato alle prescrizioni di quella legge, ma credo che

nessuno in quest'aula voglia prendere le difese di costoro. Nell'ipotesi che la legge del 1954 venga rispettata, nessun nuovo onere viene a gravare sugli imprenditori.

Circa l'attribuzione delle mansioni, si è sostenuto non esservi assimilabilità, sul piano della specializzazione professionale, della natura della prestazione e delle caratteristiche dell'azienda, tra i ferrotranvieri e gli autisti delle autolinee. Ma anche qui si ignora un fatto, cioè non si tiene conto che nel periodo 1948-52, gli autoservizi urbani hanno già avuto esteso l'equo trattamento; quindi, altri autisti di autobus, senza bisogno di questo provvedimento, lo percepiscono già per il solo fatto di appartenere ad una autolinea urbana. Ecco perché invoco non soltanto la similarità sul piano della specializzazione, ma addirittura l'identità. Che differenza esiste tra un autista che abbia la patente di terzo grado e guidi un autobus nel perimetro urbano ed un autista che lo guidi invece sulle ripide montagne; che differenza vi è nella specializzazione della professione, circa la natura della prestazione, circa le caratteristiche aziendali? Forse esiste soltanto la differenza a cui accennava poco fa un collega: il maggiore pericolo a cui si è esposti, poiché, per talune linee, è facile constatare la delicatezza della guida di mastodontici autobus in certe condizioni o situazioni.

Quindi, sul piano delle caratteristiche aziendali, della natura delle prestazioni e della specializzazione della professione, invochiamo l'identità, cioè la estensione di un provvedimento per identità di mansioni svolte tra quelli che già godono di un certo trattamento e coloro che non ne godono.

L'aspetto più grave ed importante che ho approfondito è quello di carattere economico. Vi è un duplice modo di attaccare la legge: sul piano giuridico (attesi però i precedenti legislativi, credo che questo aspetto preoccupi poco) e sul piano economico.

Si dice che noi assisteremmo allo spettacolo di aziende floride, solidissime, robuste per capacità imprenditoriale, le quali verrebbero a trovarsi, approvando questo provvedimento, sull'orlo della rovina economica, poiché si affaccia lo spettro infame dell'equo trattamento che farà passare dall'attivo al passivo il bilancio dell'azienda, porterà un servizio benemerito dei privati nelle mani dello Stato italiano, lo farà diventare, purtroppo, una palla di piombo legata al piede dell'economia italiana.

Non accetto questa impostazione perché non è vera, e mi sforzerò di dimostrarlo con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

le cifre, con gli stessi prospetti riassuntivi fornitimi dall'onorevole Bima. Da un confronto da me fatto fra le cifre fornite dall'onorevole Bima nella relazione di minoranza presentata la scorsa legislatura e quelle indicate nell'attuale relazione, si rileva un errore veramente macroscopico che inficia alla base tutte le considerazioni svolte. Dice l'onorevole Bima nella relazione di minoranza della scorsa legislatura, e riferendosi all'equo trattamento: « Noi abbiamo un *deficit* globale di 26 miliardi 803 milioni, mentre invece l'unico settore non deficitario è quello degli esercenti degli autoservizi. Trattasi di un complesso di circa 1.800 aziende che dà lavoro a 25.000 dipendenti, che nel 1956 hanno trasportato per la lunghezza di esercizio di chilometri 437 mila, ben 297 milioni di viaggiatori, incassando quasi 74 miliardi ».

Ho raffrontato questi dati con quelli contenuti nella relazione al provvedimento in discussione per il 1957. Il numero delle aziende è rimasto fermo a 1.800, i dipendenti sono saliti da 25 mila a 27 mila (perfettamente logico), il numero degli autobus è salito da 14 mila a 15 mila (ed anche su questo non ho nulla da obiettare); i chilometri percorsi nel 1956 sono stati pari a 437 milioni e sono saliti nel 1957 a 500 milioni. Dice poi l'onorevole Bima che, nel 1956, 297 milioni di viaggiatori hanno dato un incasso di oltre 74 miliardi, mentre nel 1957, 870 milioni di viaggiatori hanno dato 85 miliardi di incasso. Ora, come è possibile che 297 milioni di viaggiatori abbiano dato 74 miliardi di incasso, mentre 870 milioni di viaggiatori abbiano dato solo 85 miliardi? Evidentemente o le statistiche sono riferite male, o vi è un errore di impostazione, o in ogni caso non possono essere prese come seria base di indicazione le valutazioni che vengono fatte dall'onorevole Bima.

Ma vi è una considerazione che non si rifà soltanto a un errore nella citazione delle cifre; essa è ancora più grave e, a mio avviso, inficia le statistiche che ci vengono esibite. Qual è il confronto che viene fatto dall'onorevole Bima nella sua relazione? Egli afferma di aver fatto il confronto tra aziende ad equo trattamento e aziende private extraurbane. Ora, il mio professore di statistica mi ha insegnato che il riferimento statistico, per essere valido, deve essere operato tra dati omogenei, non tra dati non omogenei. Io sostengo che i riferimenti fatti dall'onorevole Bima non riproducono nessuna realtà economica, e lo dimostrerò.

Se l'onorevole Bima avesse fatto un raffronto fra autolinee urbane private ed autolinee extraurbane private, allora i termini sarebbero stati omogenei; cioè se fosse riuscito ad impostare i termini del bilancio economico tra le autolinee urbane in regime di equo trattamento e le autolinee extraurbane ancora al di fuori di tale regime, e fra autolinee urbane private ed autolinee extraurbane private, in questo caso avremmo potuto dare una maggiore attendibilità ai dati forniti. Ma nel caso in esame no, perché da un lato l'onorevole Bima ha indicato un coacervo di dati, ha tirato le somme e ne ha tratto le conclusioni; dall'altro lato ha tratto un solo dato. Quando egli riporta i dati delle ferrovie concesse, delle tranvie extraurbane, delle tranvie urbane, delle filovie extraurbane, delle filovie urbane, delle autolinee urbane e ricava la somma di 24 miliardi e più di *deficit*, con questo non ci dà alcuna indicazione economica. In effetti, quando parliamo di ferrovie in concessione, parecchie volte parliamo di tronchi di ferrovie secondarie in gestione governativa gravemente passive, che vengono tenute in vita solamente perché rappresentano un'utilità sociale. Ed è chiaro che sia così. Quindi, evidentemente, si tratta di un capitolo a sé: non può essere messo nello zibaldone, non può essere fatto un paragone soltanto attraverso la citazione globale di un *deficit* a determinare il quale concorrono anche le ferrovie concesse.

Del pari, quando l'onorevole Bima parla delle ferrovie extraurbane e di tronchi rudimentali che ancora sopravvivono in qualche parte d'Italia, e che continuano a vivere con le sovvenzioni, e quando parla delle tranvie urbane, non fa una distinzione tra tranvie urbane municipalizzate e tranvie private. Sfido l'onorevole Bima a dimostrarmi che le tranvie urbane della mia città, Catania, che sono private, lavorino in perdita. Lo nego nel modo più assoluto: le tranvie urbane private lavorano con un utile di esercizio, nonostante l'equo trattamento.

Naturalmente le tranvie municipalizzate in qualche caso lavorano in perdita, perché laddove subentra la legge dell'utilità sociale su quella del profitto, ciò può verificarsi. Ecco il motivo per cui io sono convinto che sul piano economico il raffronto — era il punto di forza su cui si basava la relazione di minoranza — operato dall'onorevole Bima non può essere invocato, perché per sottoporre alla attenzione della Camera dati che abbiano un minimo di attendibilità sul piano del

raffronto statistico è necessario che siano dati omogenei.

In altri termini, il raffronto deve essere fatto fra autolinee urbane ed extraurbane private, cioè dobbiamo trovarci in presenza di dati che riguardino questo tipo di autolinee, che siano cioè dati omogenei. Non si possono fare raffronti fra dati artificiali che riproducono realtà apparenti e che possono creare delle suggestioni, ma che non sono certamente validi agli effetti di una seria valutazione del problema.

L'onorevole Terragni ha osservato che lo Stato dovrebbe obbligare l'imprenditore a certi adempimenti. Ma, questo lo Stato lo ha già fatto e, pertanto, non è necessario scomodare i principi della libertà economica, dell'economia occidentale per rilevare questa necessità. In realtà, l'onorevole collega Terragni ha parlato contro l'equo trattamento e non contro la proposta di legge, e la sua posizione, che io non condivido, ma che comunque debbo giustificare, è una posizione coerente. Negare tutto l'equo trattamento come istituto significa assumere una posizione che io non condivido, ma che è corretta e per la quale si arriva a negare che l'equo trattamento sia esteso anche all'ultimo troncone di autoservizio extraurbano. Ora, questa mi sembra una tale incongruenza legislativa, morale, economica e sociale che non può essere ammessa.

Vi sono, poi, anche altre considerazioni da fare sul piano sociale e su quello morale. Sul piano sociale non vi sono state delle grosse obiezioni di principio: tutti sono stati d'accordo nel ritenere che il provvedimento si giustifica perfettamente. Si tratta, si è detto, di un problema di perequazione, di allineamento di questi lavoratori con altri che hanno mansioni simili. L'onorevole Terragni ha fatto delle considerazioni che del resto sono in stretta coerenza con le sue idee e con il suo modo di vedere una certa realtà. Egli ha accennato alla esistenza di imprenditori capaci. Ora, io l'assicuro, onorevole collega, che talvolta ci troviamo in presenza di imprenditori veramente capaci, ma anche capaci di stabilire all'interno delle aziende un clima che fa veramente paura. Infatti, se c'è un settore nel quale esiste veramente un clima di terrore nel senso letterale della parola, questo è proprio il settore delle autolinee extraurbane, che è un servizio importantissimo. Basterebbe pensare, onorevoli colleghi, per legittimare il provvedimento, che quando si ha il terrore del licenziamento, quando si sa che per un ritardo o per un biglietto stac-

cato dal blocchetto si corre il rischio di essere licenziati, non si ha certamente la tranquillità e la calma indispensabili per condurre in giro 90 o 100 persone.

È stato affermato che ragioni di carattere politico hanno portato all'equo trattamento. No, sono state considerazioni di carattere umano e sociale che hanno portato all'equo trattamento. Un ferroviere che guida la locomotiva e a cui sono affidate migliaia di vite umane e un conducente di autobus che ne ha affidate centinaia non debbono preoccuparsi del fatto che un ritardo d'orario costi loro il posto e il pane per sé e per la propria famiglia: potrà costargli una multa, una sanzione, ma mai il pane. Quando un dipendente non ha la stabilità d'impiego, non si sente tutelato dalle leggi, né può difendersi da solo perché è troppo debole ed inerme di fronte al datore di lavoro. Purtroppo, la mancanza di stabilità ha messo i lavoratori delle aziende alla mercé del datore di lavoro. Onorevoli colleghi, andate a vedere la situazione che esiste all'interno della S. I. T. A., della Lazzi, della Zeppieri, all'interno delle grosse, ma anche delle piccole aziende, nelle quali le cose si sentono, si vedono, ma traspariscono di meno. Andate a verificare le condizioni ambientali in cui si vive, il paternalismo che vi regna.

Ricorderò un modesto episodio. Ho riunito un giorno nella mia stanza, nella mia qualità di sindacalista, per dar luogo alla nascita del sindacato democratico, dieci lavoratori delle autolinee. L'indomani la direzione della S. I. T. A. — onorevole Bardanzellu, badi che si tratta di uno dei più capaci imprenditori — ha trasferito nove dei dieci lavoratori nelle località più remote: da Catania a Montelepre, a Ispica, a Pozzallo, a Trapani, a Castellammare. Questo è il clima che vige perché, non esistendo precise guarentigie, il datore di lavoro approfitta della dimensione notevole della propria azienda per mettere paura ai lavoratori. In queste condizioni essi non possono lavorare.

Ho voluto procurarmi il disciplinare del contratto di lavoro delle autolinee, nel quale sono specificati i casi in cui si può infliggere una multa. Qualcuno domanderà, allora, perché il contratto è stato stipulato. Perché i lavoratori, in queste condizioni, hanno scarso potere contrattuale: perciò hanno dovuto accettare *obtorto collo* tale contratto. Si può avere una multa se si ritarda l'inizio del lavoro, se lo si esegue con soverchia lentezza, se in genere si trasgredisce in misura non grave alle disposizioni del contratto di lavoro,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

se si fuma in posto non autorizzato. Con tre multe si ha la sospensione, con due sospensioni il licenziamento in tronco. La sospensione viene inflitta per mancanze da cui siano derivate gravi irregolarità nel servizio, per non aver osservato le norme sulla viabilità, con la conseguenza che ne siano sorti incidenti e danni per l'azienda.

Mentre leggo queste norme ho davanti a me presenti gli occhi gonfi e stanchi di lavoratori che dalle aziende, S.I.T.A. compresa, vengono utilizzati quasi ventiquattro ore su ventiquattro. Quando l'azienda vuole licenziare un lavoratore lo può fare, perché basta che gli assegni un turno di lavoro accelerato, che per alcuni giorni lo faccia lavorare con una interruzione di quattro o cinque ore, come avviene spesso. Così lo espone indirettamente alla possibilità di cadere nelle infrazioni. Che cosa ci vuole quindi per ritardare l'orario di lavoro, per infrangere le norme sulla viabilità, con un codice che è difficile rispettare in tutto e per tutto? Ecco la documentazione evidente di come i lavoratori siano alla mercé dei datori di lavoro e perché siano insicuri nelle proprie aziende. Essi non possono continuare a lavorare in queste condizioni. Potrei su questo piano, se volessi indulgere, fare una casistica, ma non lo farò per non cadere nel pettegolezzo. Potrei raccontare le prodezze di aziende, quali la S.I.T.A. nella mia Sicilia. In particolare, una azienda la cui direzione di esercizio da Catania si estende fino a Trapani, quando vuol punire un lavoratore lo trasferisce da Catania a Montelepre, rovinandolo, perché lo fa lavorare in una zona sconosciuta e lo mette in condizione di non potersi più muovere.

Questa è la libertà, onorevoli Bardanzellu e Terragni, che esiste nelle aziende di questo tipo. Possiamo tutti comprendere come, in una azienda in cui non si abbia a che vedere con l'incolumità delle persone, questa sia una condizione che trova il suo corrispettivo e la sua contrapposizione in termini strettamente sindacali, ma, onorevoli oppositori, questo stato di cose non può non avere conseguenze dannose in aziende che hanno la responsabilità della incolumità di tante persone.

Ecco il motivo profondamente sociale di questo provvedimento, ecco perché si richiede l'estensione dell'equo trattamento a questi lavoratori, proprio per dare una maggiore stabilità al loro impiego, affinché il lavoratore, sia in montagna, sia in collina, venga messo in una condizione che non gli faccia più balenare lo spettro e il terrore del licenziamento in tronco, perché ha avuto due sospensioni in

precedenza. E badate, onorevoli colleghi, che alcuni lavoratori sono stati licenziati in tronco perché, nel conto finale di cassa, si era avuto un ammanco di 20 o 25 lire. Quando, in un caso del genere, mi sono recato dal direttore dell'azienda per protestare, mi son sentito rispondere che il licenziamento non era avvenuto per l'ammanco, insignificante di per sé, ma per una questione di principio. Una questione di principio! Il principio in questi casi ha una grande importanza, perché permette al datore di lavoro di cacciare il lavoratore. E questo dopo che il lavoratore in questione aveva svolto la sua attività per 12 e anche 14 ore!

Dopo queste considerazioni, non dovrei invocare l'equo trattamento? Sì, lo invoco. E lo invoco sul piano giuridico, politico, costituzionale, sul piano della libertà e soprattutto sul piano sociale e morale. Sì, perché, onorevoli colleghi, credo che questo provvedimento che noi approveremo, come mi auguro, affonda le sue radici nel campo sociale e morale.

I motivi dell'opposizione a questo provvedimento sono stati molto deboli, sono stati affacciati con cortesia, con gentilezza, con estremo garbo, quasi in punta di piedi. Ne do atto agli onorevoli oppositori. Questo prova che anche coloro che si oppongono all'approvazione di questo provvedimento sono convinti, nell'intimo del loro animo, che esso ha una profonda base morale, che esso è equo, che esso ha una sua equità intrinseca ed estrinseca, perché risponde ad un atto di giustizia riparatrice nei confronti delle categorie di lavoratori che ne andranno a beneficiare. Per questo sono convinto che l'opposizione è stata blanda, per questo sono convinto — pur rispettando i principi sostenuti dagli onorevoli oppositori — che questi colleghi vorranno far valere gli argomenti addotti a motivo del loro rifiuto solo entro certi limiti, si limiteranno cioè (è una mia esortazione ed invocazione) ad esporre le loro ragioni di dissenso, ma si assoceranno in definitiva alla schiera di coloro che si battono, non certo per fare sprofondare nel baratro della inflazione e del deficit aziende prospere e fiorenti, ma per compiere un gesto di perequazione all'interno di aziende affini se non analoghe, similari se non identiche.

Per queste considerazioni, concludo il mio intervento auspicando e augurandomi che la Camera, al di sopra di ogni considerazione pregiudizialmente negativa, approvi questo provvedimento che corrisponde ad un atto di giustizia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

La prima formulazione di questo progetto di legge risale al 1957, quando io ed altri colleghi ce ne facemmo presentatori a nome della C. I. S. L. che ho l'onore di rappresentare. Esso decadde per la fine della legislatura senza che riuscisse ad essere discusso per una serie stranissima di opposizioni che si rivelavano via via e non si riuscivano a vincere. Oggi finalmente la forza della ragione e della giustizia...

BETTOLI. È la forza dei lavoratori!

SCALIA. ... ha prevalso su ogni remora ed il provvedimento viene al nostro esame. Non poniamo più alcun altro ingiustificato ostacolo, non ritardiamo ulteriormente questa doverosa assunzione di responsabilità. Approviamo il provvedimento convinti come siamo nel nostro animo che così operando non solo faremo atto giuridicamente e costituzionalmente valido ma compiremo un gesto che si ispira a profonde ragioni di equità, di moralità e di giustizia. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è vero che il sindaco ed altri del comune di Agerola (Napoli) hanno beneficiato di fondi previsti dalle leggi sulle alluvioni senza aver ricevuto alcun danno.

« L'interrogante fa presente che al comune di Agerola non si sono mai verificati danni per calamità.

« L'interrogante chiede quali provvedimenti intende adottare, nel caso ciò rispondesse a verità, contro i responsabili di una così grave truffa, comprendendo fra questi, naturalmente, anche quelli che l'hanno favorita.

(2774)

« FASANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del bilancio, delle finanze e del tesoro, per conoscere se, concordemente alla felice e benemerita iniziativa della riduzione dei prezzi dello zucchero, della benzina e delle banane, non credano opportuno e necessario

determinare anche la riduzione del prezzo del metano, di così largo consumo e ceduto all'utente tanto al di sopra del prezzo di produzione, e se non credano di sopprimere la tassa erariale sul sale, che grava apprezzabilmente sopra i bilanci più miseri e che da tanto tempo si auspica sia soppressa, perché raro esempio nei paesi civili.

(2775)

« RIVERA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se corrisponde al vero che taluni ispettorati regionali delle foreste, cui sono stati assegnati proporzionalmente i fondi per l'attuazione delle provvidenze previste dalla legge n. 991, siano impossibilitati ad impiegare detti fondi per mancanza di domande da parte degli interessati. Consterebbe inoltre agli interroganti che i fondi non impiegati verrebbero incamerati dal Ministero ed utilizzati per altre iniziative.

« Se quanto sopra corrisponde a verità — come gli interroganti hanno motivo di ritenere almeno per taluni ispettorati regionali — chiedono al ministro se non ritenga equo e doveroso rivedere la ripartizione dei contributi sulla legge n. 991 ai vari ispettorati, sulla scorta dell'utilizzo fatto negli anni o nell'anno precedente, assegnando ad altri ispettorati oberati di domande non soddisfatte — per l'esaurimento purtroppo assai rapido dei fondi ricevuti — una quota parte degli stanziamenti non utilizzati.

« A tal fine gli interroganti si permettono di far rilevare che presso l'ispettorato regionale delle Venezie una notevole quantità di richieste risulta attualmente giacente in attesa di nuove assegnazioni. In particolare, l'ispettorato ripartimentale della provincia di Udine si trova in serie difficoltà per evadere numerosissime istanze per opere da eseguire con il contributo previsto dalla legge citata n. 991 e interessanti in maniera quasi totale piccoli coltivatori diretti.

« Gli interroganti desiderano, quindi, di essere informati sull'entità dei fondi assegnati alle varie regioni e non utilizzati; chiedono altresì al ministro di voler disporre straordinarie assegnazioni alle regioni e provincie (in particolare per la bisognosa e depressa economia montana della regione Friuli-Venezia Giulia) con i recuperi effettuati.

« Prescindendo da ciò, gli interroganti chiedono se il ministro non ritenga necessario, in via eccezionale, disporre ulteriori stanziamenti all'ispettorato ripartimentale foreste di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

Udine, in vista della povertà della zona e dell'esigenza di aiutare le benemerite popolazioni di confine.

(2776)

« ARMANI, BIASUTTI, MARTINA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è stato suggerito o è condiviso dal Ministero dell'interno l'atto compiuto dalla prefettura e dalla questura di Reggio Emilia che, pure invitate alla inaugurazione della « Mostra dei campi di deportazione e di sterminio nazisti », avvenuta il 28 maggio 1960 e allestita su iniziativa dell'amministrazione della provincia, curata dall'Istituto storico della Resistenza in Modena e province, hanno rifiutato di inviare un loro rappresentante.

« La mostra documentaria ha già riscosso il plauso di studiosi di problemi storici e sociali ed ha suscitato vivissimo interesse e commozione profonda nelle numerose città d'Italia presso le quali è stata esposta.

« L'interrogante chiede per tanto di sapere: se non si ritiene incomprensibile questa posizione, tanto più che, nella stessa sala in cui è stata esposta la mostra, nelle settimane precedenti il prefetto e il questore parteciparono alla inaugurazione della « mostra dell'orologio antico », ripresa anche dalla TV.; se non si ritiene intollerabile questo atto di disinteresse e di ostilità all'antifascismo e alla Resistenza, mentre si manifesta una colpevole benevolenza ed un favoreggiamento delle attività fasciste.

(2777)

« MONTANARI OTELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se l'iniziativa assunta dal prefetto e dal questore di Reggio Emilia, i quali hanno convocato nei propri uffici i segretari politici dei vari partiti e delle organizzazioni democratiche, sindacali, ecc., della provincia per prospettare loro che, ove fossero state disturbate manifestazioni indette dal movimento sociale italiano, sarebbe stata vietata a tempo indeterminato ogni altra manifestazione politica in tutto il territorio della provincia, è stata ordinata o condivisa dal ministero stesso;

per conoscere se non ritiene intollerabile tale iniziativa, che pone sullo stesso piano fascismo ed antifascismo e di fatto diviene una ostentazione di protezione e di incoraggiamento nei riguardi del movimento sociale italiano e, con le minacciate odiose rappresaglie, tende a violare " per il periodo di tempo ritenuto necessario " il diritto di libertà di parola e di riunione.

(2778)

« MONTANARI OTELLO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se intende eliminare una grave sperequazione che colpisce un numeroso gruppo di propri dipendenti, facendo estendere l'assistenza « Enpas » agli agenti di pubblica sicurezza effettivi, provenienti dagli ex ausiliari.

« Probabilmente occorrerà interpretare meno restrittivamente o modificare il vecchio regolamento di detta assistenza, per rendere giustizia ad un gruppo di benemeriti lavoratori statali.

(12412)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se, considerando i precedenti storici, la posizione geografica, gli enti e le attività economiche che hanno colà il loro centro, non ritenga di includere Piedimonte d'Alife fra le località sede degli eventuali futuri capoluoghi di circondari.

(12413)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se abbiano fondamento le voci diffuse da certi organi di stampa su pressioni politiche che sarebbero state esercitate sui funzionari dell'ispettorato per gli esami di Stato, preposto alla composizione delle commissioni per gli esami di maturità ed abilitazione.

(12414)

« BORIN ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere come si intenda intervenire in aiuto dei numerosi assegnatari delle diverse zone di riforma della provincia di Foggia che, in conseguenza delle abbondanti piogge primaverili, hanno visto compromesso completamente o in buona parte il raccolto cerealicolo.

« Già duramente provati dai cattivi raccolti degli anni precedenti, dalla crisi agraria e dalla mancata adozione di provvedimenti idonei alla difesa ed allo sviluppo delle piccole aziende nate con le leggi di riforma, gli assegnatari in questione si trovano ora in condizioni molto gravi e solo un tempestivo ed adeguato aiuto può salvarli dalla rovina completa.

(12415)

« MAGNO, DE LAURO MATERA ANNA, KUNTZE, CONTE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se si proponga di intervenire presso la

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

società di navigazione " Tirrenia " affinché adibisca alla linea Carloforte-Portovesme un piroscafo più capace del *Gallura*, ancora insufficiente per il notevole numero di passeggeri.

(12416)

« BERLINGUER, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere:

1°) quali siano i motivi delle prolungate interruzioni all'acquedotto del Tuccio verificatesi nelle ultime settimane del mese di maggio 1960 e che hanno posto in allarme, ancora una volta, le popolazioni della città di Reggio Calabria, in considerazione anche dell'approssimarsi della stagione estiva;

2°) quali provvedimenti siano stati presi o si preveda di prendere, in via d'urgenza, per eliminare gli inconvenienti lamentati nella fornitura dell'acqua potabile per la città e il comune di Reggio Calabria;

3°) nel quadro delle iniziative prese per la trivellazione dei pozzi per il sollevamento e l'utilizzazione delle acque, in abbondanza esistenti nel sottosuolo del comune di Reggio Calabria e che debbono servire all'integrazione del rifornimento idrico del comune — se non ritenga opportuno, in particolare, sollecitare l'approvazione degli atti per la costruzione del pozzo Sant'Agata e l'autorizzazione per il compimento delle opere necessarie per l'utilizzazione delle acque sollevate, che debbono servire a colmare le lacune nell'erogazione dell'acqua potabile per l'importante zona di Sbarre.

(12417)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali finanziamenti siano stati disposti in favore del Molise per la costruzione di case, conseguente alla eliminazione di case malsane.

(12418)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere il programma di opere stradali per l'anno 1959-1960, approvato ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, e seguenti, nell'ambito del territorio del provveditorato alle opere pubbliche per la Campania ed il Molise.

(12419)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza che la costruzione della strada provinciale " Carovillense ", iniziata da qualche anno, ha dovuto essere sospesa a causa del

mancato contributo di legge sulla spesa di ulteriori 90 milioni previsti in progetto; se, pertanto, non intenda disporre perché, concesso finalmente il contributo necessario, regolarmente chiesto dall'amministrazione provinciale del Molise, l'opera possa essere compiuta, con gli attesi vantaggi logistici ed economici per numerosi centri interessati.

(12420)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando l'amministrazione provinciale di Campobasso possa essere ammessa al beneficio del contributo di legge, invocato sulla spesa per la costruzione delle seguenti strade rotabili:

1°) Civitanova del Sannio-Pietrabbondante;

2°) Agnone-Belmonte del Sannio-Schiavi d'Abruzzo.

« Tali arterie, attese da decenni dalle laboriose popolazioni montane interessate, costituiscono uno dei problemi vitali per la depressione economica delle popolazioni stesse.

(12421)

« SAMMARTINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere quali siano stati i motivi determinanti perché cadesse sotto silenzio la costruzione — prevista dal piano regolatore delle costruzioni ferroviarie — della ferrovia Roma-Cassino-Campobasso-Lucera-Foggia, la quale, utilizzando gran parte della linea ferroviaria attualmente esistente fra Roma e Campobasso, sarebbe la linea ferroviaria più breve per le comunicazioni rapide fra Roma e le Puglie.

(12422)

« SAMMARTINO, MONTE, DE LEONARDIS, RUSSO VINCENZO »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro per la riforma della pubblica amministrazione, per conoscere se non ritiene opportuno prendere l'iniziativa di estendere le disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 27 maggio 1959, n. 324, nei confronti di tutto indistintamente il personale inquadrato per effetto dell'articolo 21 della legge 28 febbraio 1952, n. 67, nelle categorie impiegatizie e che non si è trovato in servizio alla data del 1° luglio 1959.

(12423)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere la quantità di grano assegnata per la distribuzione ad enti della provincia di Pisa in base alla legge 31 gennaio 1960, n. 45, e per sapere la quan-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

tà assegnata a ciascuno degli enti comunali di assistenza e a ciascuno degli altri enti o istituti della stessa provincia.

(12424) « RAFFAELLI, PUCCI ANSELMO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri delle partecipazioni statali, dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere a quali interventi intendono dar corso per tranquillizzare le popolazioni vivamente preoccupate per le notizie relative alla progettata declassazione dello stabilimento I.L.V.A. di Darfo (Brescia), prospettata, in uno studio di riordino delle attività dell'I.L.V.A., da parte della F.I.N. S.I.D.E.R. ».

« In una dettagliata e documentatissima memoria, inviata ai responsabili governativi da parte delle autorità della zona interessata, è chiaramente delineata la precaria situazione, che si verrebbe a creare, se non si compissero in tempo gli interventi atti a scongiurare il crearsi di condizioni che porterebbero certo le premesse di una ulteriore riduzione di attività nell'azienda in parola, passata dalle 1.200 unità occupate nel 1948 alle attuali 400. »

« La possibilità di usare energia prodotta dalle centrali elettriche locali e l'assolvimento di precisi impegni assunti da parte dell'I.L.V.A. al momento di avere le convenzioni per lo sfruttamento delle risorse idriche-locali, oltre che ad un piano di possibile realizzazione per portare l'attività produttiva dello stabilimento ad una fase aggiornata, dovrebbero essere certamente elementi favorevolissimi per realizzare l'accoglimento della richiesta di fondo sulla questione, quella, cioè, di vedere scongiurato il pericolo d'una riduzione di lavoro con il concentrarsi degli sforzi e degli interventi di tutti i responsabili per creare nella zona la più larga possibilità di impiego, per le popolazioni locali, che sono tra le più colpite dalla depressione economica che colpisce duramente le zone montane della provincia di Brescia. »

(12425) « GITTI, MONTINI, TOGNI GIULIO BRUNO, PEDINI, ZUGNO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se essi siano al corrente del fatto che alle maestre di scuola materna assunte dall'amministrazione aiuti internazionali viene praticato un trattamento economico assolutamente inadeguato al titolo di studio richiesto e alle responsabilità della funzione loro affidata. »

« La interrogante segnala la necessità che, in considerazione della responsabilità di supervisione che la Presidenza del Consiglio ha in detta amministrazione, non si ritenga opportuno provvedere a equamente regolamentare la materia di cui sopra. »

(12426) « DE LAURO MATERA ANNA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere l'esatto importo delle somme assegnate alle provincie di Bari e Foggia per le colonie estive, per il corrente esercizio finanziario. »

« In merito all'esercizio 1958-59, gli interroganti chiedono di conoscere quali enti siano stati ammessi a fruire del contributo governativo e quanti bambini abbiano in ciascuna delle due provincie fruito di tale assistenza. »

(12427) « DE LAURO MATERA ANNA, LENOCI, SCARONGELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quali disposizioni sono state emanate per ordinare il rimborso delle imposte erariali pagate dai distributori di carburanti (benzina e gasolio) sulle giacenze esistenti presso di loro il 21 maggio, al momento della diminuzione del prezzo di vendita dei carburanti stessi. »

« Il provvedimento assunto dal Governo a tale data non ha previsto tale rimborso; ma l'interrogante ritiene che ad esso lo Stato non possa sottrarsi, in quanto i distributori hanno pagato in anticipo le imposte erariali — insieme con l'intero prezzo — all'atto del ritiro dei carburanti e non hanno più potuto realizzarle per le giacenze rimaste invendute nelle cisterne dei punti di vendita. »

« L'interrogante fa presente che perdere lire 17 al litro per la benzina (lire 6 per il gasolio) significa, per i distributori, perdere una parte del capitale investito e non già perdere solo degli utili, in quanto lo sconto a loro riservato è di tanto inferiore a tale cifra. »

« Le giacenze possono essere individuate attraverso le denunce e controllate esattamente in base ai registri di carico e scarico dell'U.T.I.F. »

(12428) « CASTAGNO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga necessario provvedere, in relazione ai benefici interventi attuati per la benzina, che dovranno servire soprattutto a far diminuire il costo della vita nell'interesse generale di tutti i consumatori italiani, in forma proporzionata anche per il settore dei gas liquidi, »

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

che, a seguito di leggi recentemente emanate, ha subito una disciplina e degli obblighi di impianti, per cui si è sviluppata tutta un'attività particolarmente di carattere artigianale con impegni finanziari notevoli per la portata di tali operatori economici, attività che non può essere né trascurata né sottovalutata.

(12429) « DE MARZI, NEGRONI, MERENDA, TITOMANLIO VITTORIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quali fondi stia per assegnare alla soprintendenza ai monumenti e gallerie per l'Abruzzo e Molise, da investire in opere di restauro nelle cinque provincie interessate, nel corso dell'esercizio finanziario 1960-61.

(12430) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quali ragioni debba attribuirsi il ritardo nella sistemazione della strada Taviano-Badi-Treppio (comuni di Castel di Casio, Camugnano e Sambuca Pistoiese), essendo decorsi oltre tre anni dal finanziamento ed oltre un anno dall'appalto dell'opera.

« L'interrogante rileva l'essenziale importanza della citata strada per lo sviluppo turistico, e per lo sviluppo economico generale, di una importante zona dell'Appennino toscobolognese; auspica che il Ministero competente voglia intervenire per la sollecita esecuzione dei lavori, assicurando altresì lo stanziamento necessario a finanziare il secondo lotto dei lavori per il completamento dell'opera.

(12431) « BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali motivi ostino al completamento della strada Premilcuore-Poggio Cavallino, già quasi totalmente costruita e tuttora mancante di un tratto intermedio che congiunga i rami risalenti dalla Toscana e da Forlì-Predappio.

« L'interrogante sottolinea l'urgenza di addivenire al completamento della strada indicata, i cui lavori iniziarono nel lontano 1931, onde assicurare lo sviluppo economico di una vasta zona dell'Appennino tosco-romagnolo.

(12432) « BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se con l'ammasso per contingente ritiene di mantenere ancora il sistema del « franco molino » e « franco farine », che fu instaurato nel periodo eccezionale di guerra per ragioni eccezionali di rifornimento ed il

cui mantenimento (« franco molino » per il grano e l'abbandono del « franco farina » per il prodotto finito) mentre, da un lato, pone a carico dello Stato ingenti oneri, d'altro lato, crea sperequazioni nel campo industriale, favorendo l'attività dei molini ubicati nelle zone di assorbimento delle farine e ponendo in crisi i molini ubicati nelle zone di produzione granaria.

(12433) « DE MARZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere quali siano gli ostacoli che si frappongono all'assunzione in servizio dell'invalido di guerra Calabretta Giuseppe e del mutilato civile di guerra Mauro Santo, l'uno e l'altro compresi nell'elenco dei vincitori del concorso bandito per il personale di antisala (uscieri), mentre altri mutilati non compresi nella graduatoria di merito sono stati già assunti;

quali ostacoli, inoltre, impediscono l'assunzione, in qualità di fattorino telegrafico, di Calderone Benedetto, orfano di agente dell'amministrazione deceduto in guerra, orfano anche di madre e la cui domanda di ammissione data da anni, mentre altri, con minore o nessun diritto, entra e rimane nell'amministrazione.

(12434) « MISEFARI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e delle finanze, per sapere se sono a conoscenza delle difficoltà finanziarie, in cui si vengono a trovare i gestori dei distributori di carburante liquido in seguito alla tempestiva diminuzione del prezzo della benzina senza la verifica delle rispettive giacenze prima dell'entrata in vigore del decreto-legge 16 maggio 1960, n. 406; alcuni gestori affermano che proprio nei giorni precedenti al decreto-legge parecchie autobotti cisterne avevano accelerato i rifornimenti ed essi ne avevano approfittato per alimentare le loro scorte, dato che le notizie sul vero ribasso della benzina e relativa data di applicazione erano discordanti, mentre davano per certo quello dello zucchero.

« Gli interroganti chiedono, quindi, che, per indennizzare le gravi perdite subite dai distributori di benzina si autorizzi la denuncia delle giacenze e si stabilisca il relativo rimborso. Tanto più che tale prassi è stata sempre applicata in occasione analoghe precedenti.

(12435) « GORRERI, SULOTTO, VACCHETTA, BIGI, BUSETTO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se è informato delle gravi conseguenze che l'uso della benzidina provoca ai lavoratori di alcuni reparti dell'Acna di Cesano Maderno (Milano).

« Infatti, alcuni lavoratori addetti a lavorazioni che impiegano la benzidina sono stati colpiti dal cancro alla vescica. Alcuni di essi sono deceduti, altri sono ancora in cura per la gravissima infermità.

« Gli interroganti invitano il ministro a voler disporre una inchiesta in merito da parte dell'ispettorato medico ed eventualmente vietare, sull'esempio di analogo divieto già in atto in Inghilterra ed in altri Stati, l'uso della benzidina nelle lavorazioni chimiche.

(12436) « VENEGONI, ALBERGANTI, RE GIUSEPPINA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se non ritenga necessario — anche per tranquillizzare le popolazioni di Terra di Lavoro ed in specie la cittadinanza di Sessa Aurunca — intervenire presso la direzione della impresa S.E.N.N., perché disponga la costruzione del quartiere residenziale per le abitazioni dei propri dipendenti, in tenimento del comune di Sessa Aurunca.

« Nel territorio di detto comune, infatti, sono siti gli impianti industriali della S.E.N.N., per cui i dipendenti troverebbero, a breve distanza, nella storica ed importante città di Sessa, tutte le attrezzature e gli impianti necessari, sia scolastici (istituto tecnico, liceo-ginnasio, convitto nazionale) che bancari, sportivi, turistici, ecc.; mentre la nota salubrità dell'aria e dolcezza del clima renderebbero le condizioni di vita particolarmente confortevoli, sia per le maestranze che per gli impiegati dell'impresa.

(12437) « ROBERTI, DE VITO, ANGIOY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi di carattere finanziario per i quali l'amministrazione provinciale di Lecce ha ritenuto di non poter assicurare continuità di occupazione a quattordici cantonieri che, con un preavviso di soli sei giorni, sono stati licenziati a partire dal 31 maggio 1960, a causa del passaggio da provinciali a statali delle strade a cui essi sono stati sino ad ora adibiti, verificatosi con l'applicazione della legge 12 febbraio 1960, n. 126.

« Se, come è stato detto, i suddetti motivi sono da ricercarsi in esigenze di bilancio,

l'interrogante chiede ancora di conoscere perché mai tali esigenze debbano valere quando si tratti di tutelare i giusti diritti del lavoro, mentre di esse non è stato tenuto nessun conto in occasione di altre spese superflue e peggio che superflue, di cui l'amministrazione provinciale di Lecce ha dato, anche di recente, numerosi e memorabili esempi.

(12438)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga indispensabile ed urgente dare disposizioni al compartimento di Bari dell'« Anas » affinché esso assuma immediatamente, come giornalieri e con le norme che disciplinano tale categoria, i cantonieri che son rimasti improvvisamente disoccupati in provincia di Lecce con i trasferimenti di strade da provinciali a statali avvenuti a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

« Già quattordici cantonieri, infatti, hanno ricevuta comunicazione, mediante, cartolina datata 25 maggio e cioè con soli sei giorni di anticipo, che essi debbono intendersi licenziati a partire dal 31 maggio 1960, né, d'altra parte, risulta che essi possano essere, almeno per molti mesi, riassunti per essere impiegati su strade comunali incluse nella rete provinciale, come invece è previsto nella risposta alla interrogazione n. 11734, che l'interrogante ha presentata sullo stesso argomento. Poiché però in tale risposta è anche ammessa la possibilità dell'assunzione da parte dell'« Anas » nella forma sopra indicata, appare necessario che a tale assunzione si faccia ricorso in via provvisoria, per la giusta tutela dei diritti del lavoro, che mai come in questa occasione sono stati tanto trascurati e manomessi, purtroppo proprio per opera della pubblica amministrazione.

(12439)

« DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno, in relazione alle ripetute e documentate istanze delle popolazioni interessate e alla necessità di migliori comunicazioni ferroviarie nella Sicilia occidentale, disporre che le ferrovie dello Stato effettuino almeno un esperimento pratico di esercizio con automotrici sulla linea che collega Lercara con Ribera e Palazzo Adriano attraverso Filaga.

« Detta linea è attualmente chiusa all'esercizio, dal 4 ottobre 1959, a causa di una precedente passività di gestione in gran parte dipendente dal mancato impiego di automotrici in sostituzione della trazione a vapore,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

dall'eccesso di personale (sia in relazione alla trazione a vapore che ad orari e turni di servizio mal congegnati), dall'orario dei treni per nulla confacente alle esigenze del pubblico.

« Al riguardo si fa presente che:

1°) le ferrovie dello Stato dispongono oggi di almeno tre automotrici R ALn 60, bimotori, che restano inutilizzate risultando in eccesso per le necessità delle altre linee a scartamento ridotto della rete: esse sarebbero più che sufficienti per effettuare un ridotto programma di esercizio, quale oggi si richiede a titolo sperimentale, e altresì tecnicamente rispondenti, in quanto da anni disimpegnano interamente il servizio, senza che si sia verificato alcun incidente, sulla linea Caltagirone-Dittaino, che ha la stessa pendenza massima del 75 per mille;

2°) l'esito insoddisfacente di una prova eseguita nel 1950 con tali automotrici fu dovuto, per testimonianza di tecnici allora presenti, alla mancanza di sabbiere efficienti; a tale inconveniente fu successivamente ovviato per le automotrici destinate alla Caltagirone-Dittaino;

2°) sulla linea St. Gervais-les-Bains-Chamonix-Valloirine, delle ferrovie francesi, che ha alcuni tratti con pendenze del 90 per mille; il servizio è disimpegnato senza cremagliera da automotrici con rimorchiate, come illustra il documentario *Tourisme Alpin* presentato dalle ferrovie francesi alla recente Fiera campionaria di Milano: non può quindi sussistere una ragionevole impossibilità tecnica di organizzare un tale servizio su pendenze assai più modeste;

4°) la linea in oggetto passa nelle vicinanze di tutti i paesi della zona: in alcuni casi (Lercara, Filaga, Bivona, Palazzo Adriano) a poco più di cento metri dal centro dell'abitato;

5°) le spese che l'Amministrazione ferroviaria ha preventivato per un servizio di automotrici su questa linea sono del tutto eccessive, forse doppie di quanto effettivamente necessario: come è facile constatare attraverso un'analisi di esse o un esame della statistica delle ferrovie in concessione;

6°) il servizio merci potrà essere limitato a uno o due treni alla settimana e disimpegnato con un locomotore *Diesel* da utilizzare prevalentemente sulla linea Castelvetro-Agrigento.

« Per queste e per altre considerazioni documentabili nella sede opportuna, considerato che l'esercizio di questa linea, se razionalmente organizzato, apporterebbe grande beneficio ad una vasta zona oggi depressa e iso-

lata e inciderebbe in misura trascurabile sulle spese complessive dell'azienda, apportando per contro nuovo traffico ad altre linee della rete, l'interrogante chiede che sia istituito nel più breve tempo possibile un servizio ferroviario con automotrici sulla linea Lercara Bassa-Magazzolo-Palazzo Adriano, integrato e coordinato con le attuali corse automobilistiche, in modo da assicurare le seguenti comunicazioni principali:

a) una coppia di corse fra Ribera e Lercara Bassa, in coincidenza immediata per e da Palermo;

b) una coppia di corse fra Palazzo Adriano e Castelvetro, attraverso Bivona, Ribera e Sciacca;

c) una coppia di corse fra Lercara Bassa e Palazzo Adriano, in coincidenza immediata da e per Palermo;

d) una coppia di corse fra Castelvetro e Cianciana.

« Tale servizio, per il quale l'interrogante si riserva di fornire a parte, a titolo indicativo, uno schema di orario di massima suggerito dalle autorità locali, può essere effettuato con due sole automotrici, oltre quelle già impiegate attualmente sulla linea Castelvetro-Agrigento; i risultati consuntivi di esso potranno fornire utili indicazioni per un ulteriore sviluppo dei servizi stessi.

« In particolare, per quanto riguarda il servizio ferroviario fra Cianciana e Magazzolo, di cui è prevista dalle ferrovie dello Stato la prossima riattivazione, si chiede che tale servizio venga disimpegnato con automotrici e mantenuto permanentemente, con almeno tre coppie di corse giornaliere, in considerazione dell'assoluta mancanza di strade ordinarie nella zona.

(12440)

« DI LEO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere i motivi per i quali egli ha ritenuto di potersi disinteressare della sorte dei cantonieri, che vengono a trovarsi improvvisamente senza lavoro con i trasferimenti di strade eseguiti a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

« Alla precedente interrogazione n. 11734, rivolta congiuntamente al ministro dei lavori pubblici ed al ministro del lavoro e della previdenza sociale, l'interrogante ha infatti ricevuta risposta soltanto dal primo, che si è soffermato su argomenti di carattere tecnico ed amministrativo di sua competenza, senza dare adeguato rilievo alla tutela dei giusti diritti del lavoro. Intanto a quattordici can-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

tonieri di strade già trasferite all'A.N.A.S. dall'amministrazione provinciale di Lecce è pervenuta comunicazione, in data 25 maggio 1960, e cioè con soli sei giorni di preavviso, che essi debbono intendersi licenziati a partire dal 31 maggio 1960, senza possibilità, almeno per molti mesi, di una loro riassunzione da parte della stessa amministrazione e, poiché tale trattamento è veramente ingiusto e del tutto ingiustificato, appare indispensabile ed urgente un energico intervento allo scopo di assicurare a chi ne ha diritto continuità e sicurezza di occupazione.

(12441) « DANIELE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere i dati riguardanti l'importazione, nel nostro paese, di « tubi a raggi catodici ».

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere il numero delle licenze d'importazione rilasciate dal Ministero per tale prodotto, i paesi dai quali se ne autorizza l'importazione ed il quantitativo complessivo importato in Italia durante gli anni 1957, 1958 e 1959.

(12442) « DI PAOLANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano opportuno aderire ai voti delle amministrazioni provinciali di Reggio Calabria, Pisa, Trapani, Sassari e Pavia, tendenti a sollecitare l'iniziativa del trasferimento in organico dell'A.N.A.S. dei cantonieri addetti alla manutenzione delle strade provinciali, che sono state o dovranno essere trasferite allo Stato.

(12443) « FIUMANÒ, MISEFARI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del grave atto compiuto dai dirigenti della questura di Livorno, che hanno denunciato all'autorità giudiziaria dieci dirigenti comunisti e socialisti della città per « adunata sediziosa in più di 10 persone » e « per essersi rifiutati di obbedire all'ordine di scioglimento impartito dai commissari di pubblica sicurezza a seguito dei gravi fatti di rivolta e di opposizione contro le forze di polizia ».

« Le imputazioni rivolte ai 10 dirigenti politici di Livorno costituiscono un falso, in quanto nessuno dei fatti loro imputati si è mai verificato; esse rappresentano, inoltre, un vero e proprio atto di provocazione, ove si

tenga conto del fatto che i suddetti cittadini si adoperarono, insieme a dirigenti di tutti i partiti e di tutti i sindacati, e in stretta collaborazione con gli esponenti del consiglio provinciale della Resistenza, al fine di riportare la calma nella popolazione turbata dai noti incidenti con gruppi di paracadutisti.

« Tale provocazione è aggravata dal fatto che, nel corso dei summenzionati incidenti, sia il dirigente della squadra politica della questura di Livorno, sia le massime autorità governative della città — il prefetto ed il questore — chiesero l'intervento e la collaborazione dei suddetti dirigenti politici — così come di tutti i dirigenti politici e sindacali della città — allo scopo appunto di placare gli animi e di contenere le proteste.

« Gli interpellanti chiedono pertanto al ministro — che peraltro fu costantemente e direttamente informato dell'andamento dei fatti e che quindi dovrebbe essere anche al corrente dell'azione di alta responsabilità civile e di pacificazione svolta dai cittadini in questione — se non ritenga di dover intervenire con la massima urgenza, al fine di ristabilire la verità dei fatti e di impedire quindi una provocazione contro dirigenti dei partiti dei lavoratori livornesi, provocazione che, d'altra parte, finirebbe proprio col gettare discredito sulle rappresentanze del Governo a Livorno.

(636) « DIAZ LAURA, MENCHINELLI, PUCCI ANSELMO, AMADEI, RAFFAELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per richiamare al rispetto della Costituzione e della legge i prefetti delle provincie di Forlì e di Rovigo, per gli arbitrari interventi da essi messi in atto nei confronti dei rappresentanti degli enti locali, per le iniziative da questi intraprese nell'azione volta a difendere gli interessi degli utenti elettrici pubblici e privati colpiti dalla politica del monopolio S.A.D.E.

« Il prefetto della provincia di Forlì ha vietato alle amministrazioni comunali e all'amministrazione provinciale di partecipare ufficialmente al convegno degli utenti elettrici della S.A.D.E., tenuto a Venezia nelle giornate del 28 e 29 maggio 1960 e promosso dai sindaci di Ferrara, Cesena e Vittorio Veneto, nonché dal consigliere comunale avvocato Licini di Feltre. All'amministrazione provinciale è stato proibito, perfino, di raccogliere dati concernenti i rapporti tra i comuni e le società elettriche.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 31 MAGGIO 1960

« Il prefetto di Rovigo ha censurato un ordine del giorno del consiglio comunale di Giacciano in Barucchella a favore della nazionalizzazione dell'industria elettrica, con l'assurda motivazione di oggetto estraneo alle attribuzioni del consiglio comunale.

« Gli interventi su indicati, lesivi dell'autonomia degli enti locali e obiettivamente volti a difendere gli interessi del monopolio privato, sono in aperta contraddizione con l'obbligo, che la legge e le disposizioni fanno ai prefetti, di tutelare, nella loro qualità di presidenti dei Comitati provinciali prezzi, gli interessi degli utenti elettrici pubblici e privati nei loro rapporti con le società elettriche; obbligo ribadito dalla circolare n. 825 del ministro dell'industria e del commercio, del 18 agosto 1959, con la quale i prefetti venivano invitati a svolgere una particolare vigilanza sulle tariffe praticate ai comuni per l'energia di pubblica illuminazione e sulla liceità dei relativi contratti.

(637) « Busetto, Trebbi, Zoboli, Cavazzini, Lama, Ambrosini, Marchesi, Sannicolò, Ferrari Francesco, Roffi ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 20,25.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 11:

1. — *Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*

2. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

SCALIA ed altri: Estensione delle norme contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale degli autoservizi extraurbani (136);

SANTI e NOVELLA: Estensione delle norme di equo trattamento al personale addetto alle autolinee extraurbane (684);

FODERARO ed altri: Stato giuridico del personale dipendente da aziende esercenti autoservizi di linea in concessione (300);

— *Relatori:* Gitti, per la maggioranza; Bima, di minoranza.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Assicurazione obbligatoria contro le malattie per gli esercenti attività commerciali (*Urgenza*) (1572);

e delle proposte di legge:

BERLOFFA ed altri: Assicurazione obbligatoria contro le malattie per i titolari di piccole imprese commerciali a conduzione familiare e per i venditori ambulanti (47);

MAZZONI ed altri: Estensione dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie ai venditori ambulanti, ai commercianti al minuto e agli esercenti pubblici (681);

— *Relatori:* Repossi, per la maggioranza; Mazzoni e Armaroli, di minoranza.

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

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore:* Lucifredi;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

MACRELLI: Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati durante il regime fascista (*Urgenza*) (19) — *Relatore:* Canestrari;

Senatore ZOLI: Istituzione della scuola nazionale professionale per massofisioterapisti ciechi nell'Istituto statale d'istruzione professionale per i ciechi annesso all'Istituto nazionale dei ciechi « Vittorio Emanuele II » di Firenze (*Approvata dalla VI Commissione permanente del Senato*) (1481) — *Relatore:* Di Luzio;

Senatore MENGHI: Modificazioni agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 141, concernenti benefici tributari a favore di società cooperative (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (311) — *Relatore:* Martinelli;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sulla entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore:* Vicentini.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI