

CCCXVI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 12 LUGLIO 1960

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi	15789	
Disegni di legge:		
(Autorizzazione di relazione orale)	15790	
(Deferimento a Commissione)	15814	
(Presentazione)	15792	
(Trasmissione dal Senato)	15790	
Disegno di legge (Discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974)	15793	
PRESIDENTE	15793	
PETRUCCI	15793	
MARCHESI	15804	
COLITTO	15812	
Proposte di legge:		
(Annunzio)	15789	
(Deferimento a Commissione)	15790, 15814	
(Trasmissione dal Senato)	15790	
Proposta di legge (Svolgimento):		
PRESIDENTE	15792	
MERLIN ANGELINA	15792	
FERRARI AGGRADI, <i>Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti</i>	15792	
Per la morte di un diplomatico italiano nel Congo:		
LUCIFREDI	15790	
SERVELLO	15791	
DANIELE	15791	
		PAG.
		15791
		15791
		15791
		15792
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)		15790

La seduta comincia alle 10,30.

CAVERI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana dell'8 luglio 1960.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati D'Arezzo, Graziosi e Lucifero.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Russo Spena ha presentato la proposta di legge: « Estensione agli ufficiali del corpo dei vigili del fuoco delle disposizioni contenute nell'articolo 4 della legge 19 ottobre 1959, n. 928 » (2325).

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

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo fra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica (Euratom) per l'istituzione di un centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 » (*Approvato da quel Consesso*) (2322);

Senatori ZELIOLI LANZINI ed altri: « Concessione di contributi a favore del Centro nazionale di prevenzione e difesa sociale » (*Approvato da quella II Commissione*) (2323),

Senatori TURANI ed altri: « Esercizio delle concessioni minerarie da parte degli enti locali » (*Approvato da quella IX Commissione*) (2324).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione competente in sede referente; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Comunico che la V Commissione (Bilancio), nella seduta dell'8 luglio 1960, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul disegno di legge:

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1959-60 » (2276).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il provvedimento sarà iscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Nella seduta dell'8 luglio 1960 della II Commissione (Interni) il deputato Sannicolò ha dichiarato, anche a nome degli altri firmatari, di ritirare la domanda di rimessione all'Assemblea della seguente proposta di legge, la quale rimane pertanto assegnata alla stessa Commissione in sede legislativa:

VILLA RUGGERO ed altri: « Disposizioni a favore dell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra e dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra » (1246).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

**Per la morte
di un diplomatico italiano nel Congo.**

LUCIFREDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è giunta ieri la triste notizia che il viceconsole d'Italia a Elisabethville, dottor Tito Spoglia, è caduto nell'adempimento del suo dovere, fulminato da una raffica di mitra mentre stava svolgendo una missione di alta umanità: indurre alla calma una marea di rivoltosi, assetati di sangue e di preda, trarre in salvo inermi cittadini, sottraendoli alle violenze.

Il nostro dolore per i fatti del Congo, che hanno determinato logiche perplessità sulla situazione che con ciò si è creata in quelle zone così delicate dell'Africa, e le nostre ansie per i tanti connazionali che là si trovano per ragioni di lavoro ed onorano in quelle terre il nome d'Italia, si sono così accompagnati al cordoglio per il feroce evento che abbiamo appreso. È una pagina di più che si aggiunge a tante altre, che ci incitano all'ammirazione e alla riconoscenza nei confronti di coloro che, fedeli servitori dello Stato, hanno adempiuto e adempiono il loro dovere in condizioni difficili.

Così ha fatto il dottor Spoglia. Egli silenziosamente il suo dovere ha compiuto e silenziosamente nell'adempimento del suo dovere ha fatto il sacrificio supremo della vita.

Noi che in Parlamento tante volte parliamo dei problemi dello stato giuridico e del trattamento economico degli impiegati dello Stato, noi che qualche volta facciamo critiche all'uno o all'altro gruppo di dipendenti della pubblica amministrazione, non dobbiamo dimenticare quanto alto senso del dovere, quanto spirito di sacrificio dimostrino questi dipendenti dello Stato in tante e tante situazioni, in cui tocca a loro portare alta la bandiera della patria.

Il gruppo democratico cristiano, a nome del quale ho qui l'onore di parlare, s'inchina reverente alla memoria del dottor Spoglia e nell'omaggio a lui accomuna ogni altro dipendente dello Stato, che si fa legge inderogabile dell'adempimento del suo dovere e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

per esso, in servizio del pubblico bene, per l'incolumità e per la sicurezza di tutti noi, si espone all'olocausto supremo.

Nel rievocare questo doloroso episodio, oggi sovvienne alla mia mente il ricordo del giorno in cui, alcuni anni or sono, chiudendo io stesso, in altra veste, con un provvedimento legislativo, la vita del Ministero dell'Africa italiana, l'antico Ministero delle colonie, rievocavo in Parlamento il sacrificio di tanti e tanti italiani che in terra d'Africa, al servizio del nostro paese, per una missione di bene e di civiltà, hanno dato il loro lavoro e anche la loro vita. Alla lunga lista dei nostri connazionali colà immolatisi ritengo possa essere degnamente aggiunto il nome del dottor Spoglia.

Mentre abbiamo la soddisfazione di poter constatare che là dove vi furono gli italiani, cioè in terra somala, il trapasso dei poteri dai bianchi ai nativi si è compiuto nell'ordine più perfetto, senza spargimento di sangue, forse proprio in virtù di ciò che ivi avevamo fatto in tanti anni, constatiamo invece con dolore che così non è stato altrove. È questo un problema, tuttavia, che non interessa in questa sede. Quello che qui ci sta a cuore è riconoscere nel dottor Spoglia un fulgido simbolo delle migliori virtù del dipendente dello Stato e porgere alla sua vedova e alla sua famiglia i sentimenti del nostro commosso cordoglio.

SERVELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERVELLO. A nome del gruppo del Movimento sociale italiano mi associo alle nobili parole che qui ha pronunciato l'onorevole Lucifredi per commemorare e onorare la memoria del viceconsole italiano nel Congo.

Prendo l'occasione da questa commemorazione per chiedere alla cortesia dell'onorevole Presidente se non ritenga di sollecitare il Governo a rispondere all'interpellanza presentata dal gruppo del Movimento sociale italiano sui fatti del Congo, interpellanza che si richiama a questo tragico episodio, ma che investe anche l'esistenza e la sicurezza della comunità italiana in quelle lontane terre d'Africa. Ritengo, infatti, che sia opportuno assicurare molti italiani in ansia e apprendere nello stesso tempo quali sono le misure prese dal Governo in questa triste circostanza.

DANIELE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANIELE. A nome del gruppo del partito democratico italiano mi associo alle commosse parole pronunciate dall'onorevole Lu-

cifredi per la morte di un rappresentante del Governo italiano nel Congo belga. Il nostro ricordo e il nostro compianto vadano al dottor Spoglia e a tutti coloro che in quella lontana terra d'Africa sono attualmente sottoposti ad una ondata di ritornante barbarie, che ci auguriamo possa al più presto estinguersi per i migliori destini di quel lontano paese.

CONCAS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONCAS. Il gruppo socialista si associa alle espressioni di cordoglio testè pronunciate per la morte del viceconsole italiano nel Congo. Alla famiglia del dottor Spoglia inviamo le nostre più vive condoglianze.

ZOBOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOBOLI. A nome del gruppo comunista mi associo alle espressioni di cordoglio rivolte da ogni gruppo della Camera per la morte del viceconsole italiano nel Congo belga, dottor Spoglia. Esprimo, anche a nome del mio gruppo, i sensi del nostro cordoglio alla famiglia dello scomparso.

STORCHI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STORCHI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. A nome del Governo mi associo alle espressioni di cordoglio che sono state qui pronunciate per la tragica fine del viceconsole italiano nel Congo belga, dottor Spoglia.

Posso assicurare la Camera, anche per i rapporti diretti avuti dal Ministero, che, nei giorni e nelle ore precedenti la sua morte, il dottor Spoglia ha dedicato il massimo sforzo, con estrema decisione, alla tutela della comunità italiana e a mantenere i collegamenti con il Ministero stesso, sia telegrafici sia telefonici, resi molto difficili dalla situazione interna di quel paese. Si deve anzi ritenere che, forse proprio nell'espletamento di questo suo compito, il dottor Spoglia sia caduto in una imboscata. I particolari del tragico episodio sono ancora incerti su questo punto, ma non vi è dubbio che la sua dedizione è stata veramente totale.

Per questo a lui va la riconoscenza di quanti hanno avuto modo di apprezzarne la capacità, la dirittura, l'attaccamento al servizio, sia presso la sede del Ministero, sia nel periodo di poco più di un anno dacché egli si trovava nel Congo.

Alla consorte del dottor Spoglia che, dalle notizie pervenute, si trova tuttora a Elisa-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

bethville, Parlamento e Governo inviano l'espressione del più vivo cordoglio.

Posso intanto assicurare il Parlamento che viene fatto, da parte del Governo, tutto quanto è possibile per fronteggiare la situazione che si è determinata nel Congo. Si è provveduto a colmare il vuoto lasciato dal dottor Spoglia mediante l'invio di un altro funzionario che volontariamente e generosamente ha assunto questo compito e che forse in questo momento è già pervenuto a destinazione. Attraverso la collaborazione con le autorità consolari inglesi si è ottenuto che esse assumessero la tutela della collettività italiana di Elisabethville. L'intervento del console italiano a Salisbury ha giovato a far sì che attraverso la Rhodesia molti italiani abbiano potuto trovare la salvezza.

Questa mattina è giunto a Ciampino il primo aereo dell'Alitalia che trasportava un ingente numero di italiani, belgi e inglesi provenienti dal Congo. Due aerei militari sono in viaggio per Elisabethville e nei prossimi giorni, se necessario, si darà corso alle misure predisposte a favore di quanti italiani dovessero essere in pericolo, affinché possano trovare scampo o per via aerea in Italia o per via terra nelle regioni vicine.

Vogliamo quindi augurarci che non abbiano ad avvenire altri dolorosi episodi quali questo che è costata la vita al nostro viceconsole.

PRESIDENTE. Raccolgo l'unanime sentimento di cordoglio espresso dall'Assemblea nell'inviare un reverente saluto alla memoria del viceconsole dottor Tito Spoglia. Egli è caduto nell'adempimento della sua nobile funzione di difesa e di tutela della vita e degli interessi degli italiani residenti nel Congo, fatti segno a grave aggressione.

Il generoso sacrificio di Tito Spoglia illumina di una luce purissima l'azione di quanti tengono alte nel mondo le tradizioni di civiltà e di eroismo della nostra stirpe.

Alla desolata vedova, alla famiglia, al Ministero degli esteri da cui dipendeva l'eroico funzionario la Camera esprime i sentimenti del più vivo cordoglio. (*Segni di generale consentimento*).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Luciana Viviani, Anna De Lauro Matera, Maria Lisa Cinciari

Rodano, Angelina Merlin, Leonilde Iotti, Angiola Minella Molinari:

« Riforma dell'assistenza alla maternità ed infanzia » (2236).

La onorevole Angelina Merlin, cofirmataria, ha facoltà di svolgerla.

MERLIN ANGELINA. Mi rimetto alla relazione scritta, che è di per se stessa esauriente ad illustrare un problema così grave come quello dell'assistenza alla maternità ed infanzia.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(*È approvata*).

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

Presentazione di disegni di legge.

SPATARO, *Ministro dell'interno*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro dell'interno*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Riordinamento dei ruoli del personale statale dei servizi antincendi »;

« Istituzione della carriera esecutiva dei " tecnici elettorali " nell'amministrazione civile dell'interno »;

« Istituzione del ruolo sanitario degli ufficiali medici di polizia del corpo delle guardie di pubblica sicurezza ».

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Concessione di un contributo annuo di lire 85.000.000 per tre anni, a partire dall'esercizio finanziario 1959-60, a favore dell'Ente mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo in Napoli ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nel mio intervento procederò ad un esame sereno e obiettivo dei problemi di politica dei trasporti che interessano il nostro paese, per poter esprimere, a nome del gruppo democratico cristiano, un giudizio meditato e cosciente sul bilancio dei trasporti.

Ella, onorevole ministro, ha affermato in Commissione che la sua politica in materia di trasporti è continuazione e sviluppo di quella fino ad ora seguita dal suo predecessore, ministro Angelini, e che nel perseguire tale politica, ella intende rifarsi, altresì, alla esposizione programmatica del Presidente del Consiglio onorevole Tambroni. Con l'occasione, ella ha tracciato anche una vera linea di politica dei trasporti e ha affermato che questa deve avere come mira principale quella di arrecare il maggiore impulso allo sviluppo economico, dato il particolare carattere propulsivo del settore; ed ha posto inoltre l'accento sull'influenza che hanno i trasporti sull'economia del paese, per porre in rilievo l'importanza che lo sviluppo dei trasporti ha per lo sviluppo economico.

Pertanto i problemi riguardanti i trasporti, oltre che dal punto di vista tecnico, vanno considerati dal punto di vista economico, ed i trasporti stessi vanno valutati per il contributo che essi possono o potranno dare allo sviluppo economico e, conseguentemente, al progresso civile e sociale del paese. La politica dei trasporti viene ad essere, in definitiva, espressa in termini di politica economica, e gli operatori economici interessati ai trasporti dovranno agire sempre

in armonia con tutte le altre attività economiche del paese.

Da quanto sopra risulta che, se vogliamo mettere il nostro paese in condizioni di poter competere con gli altri paesi della Comunità economica europea, bisogna attuare, per nostro conto, una politica unitaria ed organica nel campo dei trasporti, una politica, cioè, che consideri i trasporti nel loro complesso, in una visione generale e coordinata, che s'innesti nel più ampio quadro della politica economica e sociale del nostro paese, una politica, insomma, tendente ad ottenere come risultato il massimo sviluppo economico possibile.

Ella, onorevole ministro, si è reso interprete, in sede di Commissione, dell'insopprimibile esigenza di attuare detta politica; e ciò, oltre a dimostrare che le sue idee in materia di trasporti sono molto chiare ed i suoi propositi molto precisi, indica che la sua preparazione professionale è particolarmente adatta a dirigere il dicastero dei trasporti nel modo più conforme agli interessi della collettività; e sono sicuro che ella saprà ben meritare del paese stesso, come il suo predecessore ministro Angelini, che ha diretto con particolare efficacia il dicastero per quasi cinque anni e merita, all'uopo, pubblico riconoscimento e viva lode. A lui invio in questo momento un particolare affettuoso saluto.

Esaminiamo ora i vari settori che interessano il bilancio ed incominciamo da quello ferroviario.

Nell'esercizio 1958-59, purtroppo, il traffico ha dato un introito medio fra i più bassi d'Europa, ma nel secondo semestre 1959 si è avuto un miglioramento della situazione e si hanno fondate speranze che il miglioramento continui. Comunque, bisogna considerare il contributo che le ferrovie dello Stato hanno dato all'aumento del reddito nazionale. E per questo bisogna dire che il valore aggiunto (il che equivale, in termini monetari, al prodotto netto dell'attività dell'azienda stessa più il valore dell'ammortamento) è risultato aumentato del 14 per cento. Il che è un elemento molto importante.

Grande è stato lo sforzo che l'amministrazione ha fatto per dare pratica attuazione al piano quinquennale e allo stato giuridico del personale. Il piano metterà l'amministrazione in condizione di potere rinnovare radicalmente gli impianti e le attrezzature; da parte sua, il personale di ogni ordine e grado, a cominciare dal direttore

generale fino all'ultimo impiegato, non mancherà di dare all'amministrazione la sua efficace collaborazione per ottenere la migliore realizzazione del piano stesso. I servizi potranno così migliorare notevolmente e raggiungere il duplice risultato della diminuzione delle spese di esercizio e dell'aumento degli introiti, in modo che possa diminuire il *deficit*.

Nel 1958-59 il disavanzo è stato di circa 46,6 miliardi e devo dire che dalla relazione del direttore generale si nota il rammarico che egli ha perché il bilancio si chiuda in *deficit*. Io mi rendo conto di questo rammarico. Però bisogna considerare che i trasporti ferroviari incidono, direttamente o indirettamente, su tutta l'economia del paese, su tutte le attività economiche e quindi il disavanzo non può essere modificato o annullato o ridotto con semplici modifiche tariffarie.

Pertanto, la situazione del bilancio deve essere considerata in rapporto alla situazione generale dell'attività economica del paese ed ai motivi sociali e politici che hanno fatto mantenere le tariffe all'attuale livello.

Manifesto, comunque, il mio vivo apprezzamento per gli sforzi che l'amministrazione ha fatto per migliorare ed organizzare i servizi di manutenzione e riparazione, allo scopo di aumentare la produttività degli impianti e dei servizi ed attuare altresì l'automazione laddove è stato possibile. Tante volte bastano semplici innovazioni tecnologiche e amministrative per apportare grandi progressi all'esercizio, che si traducono, in definitiva, in sensibile diminuzione del *deficit* aziendale. Tutto ciò servirà a ridurre il personale utilizzato per unità di traffico e pertanto merita lode.

Per quanto riguarda il traffico di persone, è noto che i viaggiatori su brevi percorsi sono diminuiti e quelli su lunghe percorrenze sono aumentati. Ciò conferma la validità della politica delle ferrovie dello Stato tendente a potenziare e a rendere più veloci e più comodi i treni che fanno servizio sulle lunghe linee. Questo è importantissimo e bisogna continuare su questa direttrice perché servirà a rendere più sopportabile (dico più sopportabile, perché esiste) una certa concorrenza da parte dei mezzi aerei.

I prodotti del traffico hanno raggiunto un totale di 253,6 miliardi, con un aumento di circa 80 milioni rispetto all'esercizio precedente, ed hanno contribuito per 135,3 miliardi i servizi viaggiatori e per 117,7 miliardi i ser-

vizi merci. Le spese di esercizio sono ammontate a circa 394 miliardi e le entrate a circa 347 miliardi. Il *deficit* — come abbiamo detto — è stato di 46,6 miliardi e il coefficiente di esercizio 1,09.

Onorevole ministro, in una recentissima riunione avvenuta al Ministero, alla quale hanno partecipato i due sottosegretari, il direttore generale e tutto lo stato maggiore ferroviario sia della periferia sia del centro, ella ha esposto taluni criteri di riorganizzazione dell'azienda per metterla in condizioni di poter adeguatamente competere con le avversarie più pericolose che sono l'aviazione civile e le autostrade. Ella ha manifestato il proposito di mettere su un piano industriale e commerciale l'azienda per invogliare la clientela, mediante lo snellimento dei servizi e la semplificazione delle procedure, a preferire i trasporti ferroviari a quelli più o meno concorrenti con essi. L'azienda ferroviaria, in sostanza, pur rimanendo azienda statale per quanto concerne la sua organizzazione finanziaria e tecnica, dovrà agire nei confronti della clientela come un'azienda industriale e commerciale e dovrà fare tutto il possibile per soddisfare sempre più e sempre meglio le esigenze della clientela stessa, per evitare che questa si rivolga, in caso di bisogno, ad altre aziende.

Plaudo alla sua iniziativa, onorevole ministro. E non è, questa, una lode che rivolgo alla sua persona, così, tanto per rivolgergliela. sento il dovere di rivolgerle un plauso, perché, operando in questo modo e mediante un opportuno decentramento dei servizi, si potranno mettere i direttori compartimentali in condizione di assumere maggiori responsabilità per poter risolvere i problemi che loro si presentano, in modo da andare incontro alla clientela. Inoltre, con questo decentramento dei servizi metteremo in condizione il direttore generale e i capiservizio di approfondire tutta la loro energia alla risoluzione di tutti gli altri problemi delle ferrovie dello Stato (e ve ne sono parecchi!), per risolverli nel senso più favorevole per la collettività.

Quindi, onorevole ministro, attendiamo che questo suo proposito abbia attuazione, riconoscendo che esso arrecherà anche notevoli benefici all'azienda.

I trasporti devono tener conto di un problema molto importante, quello dell'approvvigionamento delle fonti di energia, di cui le ferrovie hanno notevole bisogno. L'energia di cui l'Europa dispone non è sufficiente ai propri bisogni e, poiché il consumo di essa

tende sempre più ad aumentare, il problema merita particolare considerazione. Tutto il calore che adoperiamo proviene dalla conversione di materie in energia. Nella combustione ordinaria di un chilogrammo di carbone scompare appena un milionesimo di grammo di materia e l'energia che si sviluppa è di circa 8 mila calorie. Nella combustione nucleare di un chilogrammo di uranio scompare, invece, un grammo di materia, la quale fornisce la stessa energia calorifica ricavabile dalla combustione di 2.500 tonnellate di carbone oppure di 2 mila tonnellate di nafta. Nella combustione del carbone si forma anidride carbonica perché il carbonio si combina con l'ossigeno dell'aria e si sviluppa calore, ma la struttura dei nuclei non viene modificata. Nelle reazioni nucleari per fissione, invece, l'atomo di un certo elemento viene modificato in quello di un altro. Tutte le fonti di energia adoperate dall'uomo, sia il vento sia la forza dell'acqua, sia il carbone sia il petrolio, e perfino il suo nutrimento, provengono originariamente dalle sorgenti di energia nucleare dell'universo, perché sono il risultato più o meno immediato della radiazione solare.

Ma l'uomo non si è accontentato di costruire fornaci nucleari (cioè pile atomiche di uranio e grafite) sulla terra, ma ha rivolto i suoi studi alla realizzazione della reazione termo-nucleare o di fusione (la quale avviene spontaneamente e su vasta scala nel sole) e ciò per poter utilizzare l'energia della bomba atomica per scopi pacifici. Un gruppo di scienziati americani è riuscito allo scopo ai primi di giugno di quest'anno. L'importanza della riproduzione controllata del processo solare sulla terra (che gli americani hanno realizzato in laboratorio) è evidente e se un giorno essa potrà essere realizzata su più vasta scala, l'uomo potrà disporre praticamente di una energia illimitata sulla terra.

Indipendentemente, comunque, da quanto ho detto, che ha servito a mettere in rilievo le grandezze che sono in giuoco considerando le fonti di energia più essenziali, bisogna rilevare che il carbone tenderà a diminuire e la produzione idro-elettrica non potrà aumentare per deficienza di risorse idriche.

Sarà, quindi, necessario importare sempre più maggiori quantitativi di petrolio, perché i consumi aumenteranno e verrà fatalmente il tempo nel quale dovremo ricorrere all'impiego di centrali elettro-nucleari, cioè di centrali nucleari produttrici di energia elettrica, per affiancare la loro opera a

quella delle centrali termoelettriche le quali funzionano, come è noto, a carbone ed a nafta e utilizzano fonti tradizionali di energia.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, è da fare presente che presso l'azienda delle ferrovie dello Stato sono attualmente in funzione tre sistemi di trazione: a vapore, a corrente trifase ed a corrente continua, ed a essi si va aggiungendo quello ad automotrici azionate da motori *diesel*.

Entro il 1960 metà della rete ferroviaria, cioè circa 8 mila chilometri, sarà elettrificata e fra qualche anno sarà attuata la trasformazione a corrente continua delle principali linee liguri e piemontesi, cosicché scompariranno la trazione a vapore e quella a corrente trifase. L'amministrazione si è vivamente preoccupata di tale stato di cose e bene ha fatto ad adottare adeguate misure in merito. Infatti è attualmente in costruzione la centrale elettrica di Morbegno (che comporterà una spesa di circa 17-18 miliardi), cosicché le ferrovie dello Stato, appena sarà ultimata, disporranno complessivamente di tanta energia elettrica da poter soddisfare il 74 per cento del loro fabbisogno.

Per quanto riguarda i trasporti su strada, l'impiego dell'energia nucleare potrà avvenire producendo, per sintesi, combustibili liquidi o gassosi, oppure utilizzando l'energia elettrica fornita da accumulatori atomici, quando essa si potrà produrre a prezzi convenienti.

Nel settore della navigazione interna, si realizzeranno le esperienze fatte nella marina mercantile con il *Nautilus*, il *Seawolf*, e la nave statunitense *Savannali* e si può dire che l'era della utilizzazione dell'energia nucleare nel settore della marina mercantile non è tanto lontana.

Nel settore aeronautico, l'applicazione dell'energia nucleare avverrà, a parer mio, in un tempo ragionevolmente non lontano, e ciò non mancherà di dare notevole impulso allo sviluppo dell'aviazione civile nel mondo, perché l'energia nucleare consentirà all'aereo di raggiungere altissime velocità di propulsione e larghissimi raggi di azione.

Quando sarà istituito il commissariato dell'aviazione civile nell'ambito del Ministero dei trasporti, il cui disegno di legge trovasi, come è noto, all'esame del Senato, sarà possibile al Ministero dei trasporti esercitare un'azione di coordinamento dei trasporti ferroviari, stradali ed aerei e potranno essere così assicurate le premesse per il migliore sviluppo dei trasporti nel nostro paese.

È vero che il congresso di Milano, svoltosi nel dicembre del 1959, si è occupato, come è noto, del problema delle fonti di energia ed ha concluso che allo stato attuale il sistema dei trasporti del nostro paese non presenta problemi energetici da risolvere con carattere di urgenza, ma ciò non vuol dire che il problema non esista e quindi è necessario, a parer mio, che si intensifichino le ricerche, gli studi, le indagini sull'argomento.

Le esigenze del mercato comune ci impongono di essere pronti al momento opportuno e, quindi, un eccessivo ottimismo in proposito, a mio parere, metterebbe il nostro paese in condizioni di essere danneggiato. Infatti, col 1° giugno 1960 è entrata in funzione l'agenzia Euratom di approvvigionamento, con la quale si darà pratica attuazione a quanto disposto dal trattato dell'Euratom, per garantire una politica comune di approvvigionamento secondo il principio dell'eguale accesso.

Col funzionamento dell'agenzia dell'Euratom, entra in funzione la Comunità dell'energia atomica ed all'uopo è da fare presente che, se è vero che attualmente non esiste una penuria di combustibili tradizionali nel mondo, è pur vero che le disponibilità dell'uranio nel mondo stesso sono enormemente aumentate e ciò ci fa sperare che l'impiego dell'energia nucleare per gli usi pacifici e, quindi, anche nel campo dei trasporti, non mancherà di dare il suo grande contributo allo sviluppo economico ed al progresso civile e sociale dell'umanità.

Parliamo ora della concorrenza strada-rotata e dei trasporti combinati per le merci. Nel convegno internazionale avvenuto nella terza decade di aprile corrente anno, alla presenza del sottosegretario onorevole Foderaro, è stato fatto il punto sulla situazione dei trasporti combinati strade-rotataie delle merci, in funzione europeistica, e sono stati esaminati gli aspetti economici di tali trasporti ed i presupposti per una maggiore produttività dei mezzi che saranno impiegati. È stato, con l'occasione, constatato che il monopolio della rotaia per i trasporti merci è ormai tramontato e che di fronte alla crescente concorrenza dei mezzi stradali adibiti a detti trasporti, si pone, ormai, per tutte le ferrovie europee, il problema di controbattere la concorrenza di questi automezzi, ricorrendo ad una forma mista di trasporti che abbia i requisiti e le caratteristiche migliori dell'uno e dell'altro sistema.

Si tratta, quindi, di stabilire un coordinamento tecnico fra i differenti mezzi di trasporto, per renderli non più concorrenti fra di loro, bensì complementari. Il problema non è di oggi, perché i trasporti combinati delle merci sono stati creati da circa un ventennio e sono stati effettuati applicando la formula di porta in porta. In questo modo si utilizzano congiuntamente i mezzi ferroviari e quelli stradali, secondo metodi e sistemi offerti dai tempi moderni e che hanno registrato straordinari progressi.

Nel 1959 le ferrovie dello Stato hanno trasportato 256.318 carri-merci; purtroppo, però, il materiale attualmente in dotazione delle ferrovie lascia alquanto a desiderare ed è necessario rinnovarlo. L'elettrificazione migliorerà qualitativamente, non vi è dubbio, il servizio di trasporto ferroviario, ma occorre che le nostre ferrovie si allineino a quelle degli altri paesi europei, ad esempio della Francia, che nel 1959 hanno trasportato il 75 per cento delle merci, grazie ad un'imponente attrezzatura tecnica e ad un massiccio parco rotabile realizzato attraverso l'acquisto di veicoli speciali di ogni genere. Per porre nelle stesse condizioni anche le ferrovie italiane, bisognerà mettere a loro disposizione ingenti mezzi, senza i quali il servizio non potrebbe decisamente migliorare e i vantaggi che ne deriverebbero non sarebbero decisivi. Occorre dunque prendere in attenta considerazione la questione per mettere le ferrovie dello Stato in condizioni di adeguare le loro attrezzature alle esigenze dei tempi moderni.

Prima di passare ad altro settore, la prego, onorevole ministro, di voler considerare l'insopprimibile esigenza di migliorare il servizio dei trasporti destinati alle popolazioni del Mezzogiorno e delle isole: tutto ciò che ella potrà fare per andare incontro a queste popolazioni costituirà per lei un altissimo titolo di merito.

Lo sviluppo e il potenziamento del settore ferroviario nel Mezzogiorno e nelle isole contribuirà notevolmente al progresso civile, sociale ed economico di popolazioni che anelano risollevarsi dallo stato di arretratezza e di miseria in cui si trovano.

Nella pregevole relazione del collega ed amico onorevole Romano è fatto un esatto quadro della situazione del Mezzogiorno e delle isole ed io faccio miei i voti da lui espressi affinché i provvedimenti invocati possano essere attuati con quell'urgenza che il caso richiede.

Un particolare accento, onorevole ministro, pongo nel chiedere il completamento del raddoppio della linea tirrenica meridionale, della Fiumetorto-Termini Imerese, del tronco Fiumetorto-Palermo (comune alle linee Messina, Catania e Agrigento) e della Catania centrale-Catania Acquicella.

La prego, altresì, onorevole ministro, di volersi compiacere a predisporre il finanziamento della nuova unità del tipo *Reggio*, da destinare al servizio sullo stretto di Messina, e faccio ardenti voti che la costruzione di essa venga assegnata ai cantieri navali di Palermo, che hanno estremo bisogno di commesse, per dare lavoro a tali cantieri, i cui dipendenti si trovano in grave preoccupazione, perché la mancanza di lavoro significa per loro miseria e fame.

Passo ora alla motorizzazione, il cui sviluppo ha fatto, anche nel nostro paese, passi da gigante. Alla data del 31 dicembre 1959, infatti, erano in circolazione, in Italia, 5.876.000 unità motorizzate, con un aumento di quasi 11 volte anteguerra.

Per quanto riguarda l'industria automobilistica (che va riferita soltanto alle autovetture, agli autobus e agli autocarri) sono stati battuti tutti i *record* precedenti, con una produzione, nel 1959, di circa 501 mila unità (aumento del 24 per cento rispetto al 1958) e con un'esportazione di circa 221 mila unità (aumento del 30 per cento rispetto al 1958).

Un forte regresso, si è avuto, purtroppo, nel settore degli autocarri, nel quale la produzione, che nel 1958 è stata di 32 mila unità, si è ridotta a 20 mila unità nel 1959, e ciò è stato, evidentemente, conseguenza del blocco delle licenze per trasporto merci, mentre la produzione delle autovetture è stata di 460 mila unità (con un aumento del 24 per cento rispetto al 1958, e ciò ha costituito pure un *record*).

Il notevole sviluppo della motorizzazione ha fatto aumentare sensibilmente il gettito fiscale, che nel 1959 è ammontato a circa 465 miliardi. Secondo uno studio dell'ingegnere Armani dell'ispettorato generale della motorizzazione civile, esso corrisponde al 24 per cento del costo degli autotrasporti italiani nel 1959, da lui calcolato in 980 miliardi di lire e suddiviso in 980 miliardi per il trasporto di persone e 929 miliardi per il trasporto di merci. Nel 1959 la densità media di circolazione è stata in Italia di un autoveicolo ogni 23 abitanti, mentre dieci anni fa essa è stata di un autoveicolo per ogni 81 abitanti.

Dai dati che ho già esposto, risulta che l'automobilismo italiano ha progredito, ma purtroppo esso non è ancora così diffuso come negli altri paesi europei. Infatti la densità di circolazione di un autoveicolo per ogni 23 abitanti dell'Italia è nettamente superata da quella di un autoveicolo per 7 abitanti della Svezia, di uno per 10 abitanti della Gran Bretagna, di uno per 11 abitanti della Francia, di uno per 14 della Germania, ecc.

Mi sono occupato più volte dell'argomento in quest'aula e il primo intervento è stato effettuato nella seduta del 1° giugno 1950, in sede di dibattito sul bilancio dei trasporti. Io sono stato sempre favorevole allo sviluppo dell'automobilismo in Italia, considerando l'automobile uno strumento di progresso economico, civile e sociale, ed ho più volte proposto di ridurre il prezzo di vendita dei carburanti, considerando che la riduzione del prezzo determina inevitabilmente un maggiore consumo di carburante, per l'aumento del numero degli autoveicoli in circolazione, nonché della percorrenza annua di essi e, quindi, in definitiva, il gettito fiscale complessivo viene a risultare maggiore di prima.

Io ho pure considerato che la riduzione opera un aumento nella produzione, una diminuzione nei costi, un aumento nel numero di meccanici, carrozzieri, verniciatori, conducenti, che lavorano nell'industria automobilistica nonché un aumento nel numero dei lavoratori addetti alle riparazioni automobilistiche, alle raffinerie di petrolio, alla manutenzione stradale, ecc., dando luogo ad un ciclo produttivistico in diverse branche dell'attività nazionale che porta, come conseguenza inevitabile, ad una maggiore occupazione di manodopera nel nostro paese. Pertanto io ho posto sempre in evidenza che bisogna applicare nei confronti dell'automobilismo una politica fiscale che assicuri allo Stato maggiori gettiti fiscali, non come conseguenza di maggiorazioni di aliquote di imposte e tasse, ma come frutto di maggiore produttività, e cioè di maggiore produzione di ricchezza, dando, quindi, maggiore possibilità di impiego alla manodopera.

In altro intervento fatto successivamente, trattando il tema « Per una politica di Governo a favore dell'automobilismo » ho posto l'accento sulla necessità di sviluppare l'automobilismo nel Mezzogiorno e nelle isole ed ho posto, altresì, in rilievo l'influenza che l'automobilismo esercita sull'importanza economica delle regioni, facendo

presente che l'automobilismo ha contribuito, in maniera decisiva, al progresso e allo sviluppo economico delle regioni diventate ricche e che sviluppando l'automobilismo nelle regioni più povere e meno progredite si contribuirà ad elevare l'indice di importanza economica di queste ultime regioni.

Dato quanto precede, si può, quindi, comprendere con quale entusiasmo io abbia accolto il provvedimento concernente la riduzione del prezzo di vendita dei carburanti e come io abbia potuto plaudire, onorevole ministro, al Presidente del Consiglio onorevole Tambroni e a tutto il Governo, avendo apprezzato specialmente in sommo grado la riduzione di lire venti al litro per la benzina, la quale renderà più efficace il provvedimento stesso.

Il provvedimento, per conto mio, è di una notevolissima importanza ed esso è stato accolto nel paese con generale soddisfazione, non solo perché consentirà ad un maggior numero di professionisti, artigiani, commercianti, agricoltori, ecc., di fare uso dell'automobile per i propri bisogni di lavoro, ma perché l'aumento degli autoveicoli in circolazione farà certamente diminuire la disoccupazione in tanti settori che sono direttamente o indirettamente interessati all'attività automobilistica e motoristica, in quanto farà aumentare il lavoro per i conducenti, i meccanici, i carrozzieri, i lattonieri, i verniciatori, ecc.

Mi fa piacere, altresì, rilevare che la politica di sviluppo dell'automobilismo che il Governo Tambroni vuole perseguire nel nostro paese recherà particolari impulsi allo sviluppo del Mezzogiorno e delle isole, perché l'automobilismo crea ricchezza e produce lavoro e, nelle zone ove la densità automobilistica è maggiore, risulta più elevata la consistenza economica e minore la disoccupazione.

Un esempio in proposito è dato dal Piemonte il quale ha un indice di circolazione automobilistica superiore all'indice di importanza economica e ciò indica che l'automobilismo ha contribuito in maniera decisiva al progresso economico di quella regione e sempre più vi contribuirà in avvenire. Un altro esempio ci è dato paragonando la densità di circolazione automobilistica di alcune città ad alto reddito per abitante con quella di altre città a basso reddito. La densità di circolazione di Torino all'inizio dell'anno 1959 è stata di un autoveicolo per ogni 13,2 abitanti ed il reddito per abitante è stato di lire 411.000; quella di Milano è stata di un

autoveicolo per ogni 14 abitanti ed il reddito è stato di lire 516.000; quella di Roma è stata di un autoveicolo per ogni 14,1 abitanti ed il reddito di lire 353.000.

La densità di circolazione di Ancona è stata di un autoveicolo per ogni 30,2 abitanti ed il reddito è stato di lire 199.000; quella di Napoli è stata di un autoveicolo per ogni 33 abitanti ed il reddito è stato di lire 165.000; quella di Palermo è stata di un autoveicolo per ogni 31 abitanti ed il reddito di lire 143.000.

Siccome dai dati da me citati risulta manifesto che lo sviluppo dell'automobilismo influisce notevolmente sullo sviluppo economico, bisogna, secondo me, fare sviluppare il più possibile l'automobilismo nelle zone depresse dell'Italia meridionale ed insulare, adottando di volta in volta opportuni provvedimenti per favorire detto sviluppo.

Uno di questi provvedimenti è di recentissima attuazione e debbo vivamente plaudire a lei, onorevole ministro, che con proprio decreto del 4 giugno corrente anno, ha stabilito la completa liberalizzazione dell'impiego degli autocarri per trasporti merci fino a 50 quintali. Con tale decreto si pone veramente termine alle limitazioni applicate per la concessione di autorizzazioni al trasporto di merci per conto terzi per tutti gli autocarri aventi detta portata e le relative autorizzazioni saranno pertanto rilasciate senza limitazione di numero, previo il semplice accertamento del possesso dei necessari requisiti da parte dei richiedenti.

La liberalizzazione, onorevole ministro, è stata accolta dal nostro paese con vivissimo compiacimento ed il provvedimento è destinato veramente ad eliminare remore e privilegi dannosi allo sviluppo economico ed a facilitare anche il soddisfacimento delle crescenti esigenze dei trasporti di minore portata a favore specialmente dell'agricoltura del Mezzogiorno ed in genere delle zone meno ricche.

Mi fa piacere rilevare che il provvedimento di cui trattasi si inquadra nella politica in corso di ampia e diffusa liberalizzazione e che in relazione a tale politica la commissione interministeriale degli autotrasporti merci è stata da lei invitata, onorevole ministro, ad approfondire gli aspetti relativi agli autocarri di portata superiore, al fine anche di stabilire un organico coordinamento con i trasporti per ferrovia. Io mi auguro, onorevole ministro, che si giunga, anche in questo caso, almeno ad un certo grado di liberalizzazione, sia pure vincolata a determinate condizioni, avendo presente che il blocco delle autorizzazioni per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

il trasporto merci nelle zone depresse è particolarmente dannoso per lo sviluppo di tali regioni.

Per quanto riguarda l'industria automobilistica in relazione al mercato comune, il professor Valletta, nella relazione del 1959 riguardante la Fiat, ha fatto presente che l'azienda si troverà in condizione di potersi presentare nella competizione del mercato comune con buone possibilità di successo, in quanto sono stati già predisposti gli stanziamenti per poter raddoppiare la produzione entro un triennio, e però egli ha fatto presente che per quanto riguarda gli accordi da stipulare in proposito necessita stabilire che ogni scambio di prodotti fra i paesi produttori avvenga in condizione di parità di trattamento fiscale ed io ho già fatto presente, in sede di dibattito per l'approvazione del decreto di conversione del provvedimento concernente la riduzione del prezzo di vendita dei carburanti, che occorre provvedere come richiesto dal professor Valletta, per poter mettere la nostra industria in condizione di parità con quella degli altri paesi membri della Comunità.

Con l'occasione ho fatto, altresì, presente che l'industria francese risulterà più favorita dal mercato comune rispetto alla nostra industria, perché, dopo la rimozione delle dogane, le macchine straniere importate in Italia pagheranno il 3 per cento di I.G.E., mentre per quelle italiane importate in Francia si dovrà pagare il 16 per cento e che per le vetture leggere del tipo Renault-Dauphine e Fiat 600, il rimborso fiscale per le esportazioni italiane ammonta a circa l'11 per cento, mentre per l'esportazione francese il rimborso arriva fino al 40 per cento, per cui è necessario provvedere tempestivamente in merito, anche considerando il fatto che l'industria tedesca e inglese si verranno a trovare in una situazione migliore di quella italiana.

Così stando le cose, onorevole ministro, io ho affermato, come affermo adesso, che il provvedimento riguardante la riduzione del prezzo di vendita dei carburanti risponde in pieno alla inderogabile esigenza del nostro paese di dare all'automobilismo quello sviluppo che finora non ha potuto avere per l'eccessivo fiscalismo da cui è stato gravato. Affermo, altresì, che il provvedimento stesso non è frutto di improvvisazione o di demagogia, ma è frutto di studio meditato e cosciente, nonché di ponderazione, e dimostra che il Governo Tambroni ha considerato più che legittime le istanze e le richieste per troppi anni avanzate dal popolo italiano, affinché

venisse attuata nel nostro paese una politica favorevole allo sviluppo dell'automobilismo, formidabile strumento di progresso civile e sociale e di benessere per il popolo, e le ha accolte con consapevole responsabilità.

Tale provvedimento, secondo me, onorevole ministro, porterà al nostro paese vantaggi incalcolabili ed i frutti che si raccoglieranno saranno veramente copiosi, poiché l'automobilismo si espanderà nel nostro paese con ritmo sempre maggiore, per raggiungere il livello che esso ha raggiunto nei paesi più progrediti del nostro, ed esso opererà sempre più e sempre meglio per il bene del paese e per il benessere del popolo.

Ed ora una nota dolorosa: gli incidenti stradali. Sulle strade italiane continua ad essere versato sangue umano, perché gli incidenti avvengono, purtroppo, con una certa frequenza. Il nuovo codice della strada — che pure prevede, rispetto a quello precedente, norme più restrittive — non ha dato, dopo circa un anno di applicazione, i risultati che si speravano, seppure un certo miglioramento vi sia stato.

Purtroppo il numero degli incidenti verificatisi nel periodo gennaio-maggio 1960, è risultato di 96.823, contro 86.965 dello stesso periodo dell'anno 1959, e 1 morti 2.647 contro 2.610; i feriti 67.021 contro 61.973.

Dei tre elementi fondamentali del traffico, cioè l'uomo, il veicolo e la strada, a chi deve essere attribuita la colpa? La responsabilità, a parer mio, va attribuita a tutti e tre, seppure in misura diversa. In genere, è ritenuto più colpevole l'uomo, ma come non considerare il fatto che vi sono ancora tante strade con curve pericolose, con visibilità limitata, con insufficiente carreggiata o scarsa illuminazione, fattori che possono, in tutto o in parte, causare incidenti stradali?

Ciò non esclude, per altro, che vi siano casi di vera criminalità stradale; sono quelli di coloro i quali, avendo in dispregio la vita altrui e quella propria, si lanciano allo sbaraglio, senza rispettare le norme sulla circolazione e del traffico. Questi sono i casi che debbono essere colpiti senza alcuna pietà. L'argomento degli incidenti è stato oggetto di approfondito studio ed è stato accertato che sia lo stato di ebbrezza alcolica, sia quello di vertigine, nonché quello di abbassamento della pressione ed il rallentamento dei riflessi, possono riuscire pericolosi per chi guida e, quindi, in tale stato bisogna rinunciare alla guida.

La velocità ha una notevole influenza sugli incidenti, essendo vincolata alla prontezza

dei riflessi dell'organismo ed è stato rilevato all'uopo che quanto più pronti sono tali riflessi, tanto più facile è per il conducente superare tutte le difficoltà che gli possono capitare. Quando, invece, i riflessi sono lenti, egli non può eseguire con la tempestività necessaria un sorpasso, una fermata, oppure una svolta, ecc., e ciò può essere, evidentemente, causa di incidenti.

In proposito, è da far presente, però, che possono essere pericolosi anche quei casi in cui non si eseguono le manovre con prontezza e rapidità e spesso l'incertezza di chi guida può essere causa di incidenti; mentre manovre audaci, ma non temerarie, eseguite con perizia ed abilità da conducenti di provata capacità professionale riescono, spesse volte, particolarmente efficaci ed evitano gli incidenti.

È stato rilevato altresì che, con l'aumento dell'età dei conducenti o dell'anzianità del rilascio delle patenti, le percentuali degli incidenti diminuiscono notevolmente (2 per cento circa). Anche l'illuminazione delle strade influisce notevolmente sulla sicurezza della circolazione, avuto riguardo al fatto che l'affaticamento della vista può avvenire o per scarsa uniformità di illuminazione della via o per abbagliamento, frequente causa di gravi incidenti.

A titolo di curiosità, ma allo stesso tempo allo scopo di ammaestramento, è da rilevare che dai dati dell'Istituto centrale di statistica, è risultato che nel 1958 gli incidenti con investimenti di pedoni hanno causato 1.800 morti, quelli fra autoveicoli 801 morti, quelli fra autoveicoli e motocicli 1.421 morti: il che significa che i conducenti dei motocicli sono i più indisciplinati e ciò in conseguenza del fatto che i conducenti stessi non sono ancora muniti di patente e spesso appartengono all'età più giovanile e meno responsabile.

Per quanto riguarda le regioni, il maggior numero di morti si è avuto in Lombardia e fanno seguito in ordine decrescente l'Emilia e Romagna, il Veneto, il Piemonte, la Toscana, il Lazio, la Puglia, la Sicilia e la Campania. Fra le città, Roma occupa il primo posto ed è seguita da Milano, Firenze, Napoli, Bologna, Genova, Palermo e Bari. Fra i mesi al primo posto è agosto, seguito da luglio e da settembre, fra i giorni della settimana al primo posto è naturalmente la domenica, al secondo il sabato, al terzo il lunedì; fra le ore al primo posto è la 19ª ora, al secondo la 20ª, al terzo la 18ª.

Per quanto riguarda la causa, al primo posto trovansi gli atti di imprudenza imputa-

bili all'autoveicolo (mancanza di frenatura in tempo utile); al secondo posto sono quelli causati da mancanza di rispetto della precedenza negli incroci; al terzo quelli del sorpasso a sinistra senza assicurarsi la via libera; al quarto posto quelli concernenti l'eccesso di velocità. Per quanto riguarda lo stato psico-psichico trovansi al primo posto gli incidenti per improvviso malore ed al secondo posto quelli causati dal sonno. Per i guasti delle vetture, sono al primo posto gli incidenti per rottura o insufficienza di freni; al secondo posto quelli per lo scoppio di pneumatici; al terzo posto quelli per guasti vari. Per quanto riguarda l'influenza della strada sugli incidenti, da una statistica compilata dall'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in base alle analisi tecniche degli incidenti effettuate presso gli ispettorati compartimentali, nelle quali sono tenute in considerazione, non solo le cause dirette ma anche quelle indirette, è risultato che sono imputabili alle strade il 48,1 per cento degli incidenti, e di essi il 10,4 per cento va attribuito a mancanza di visibilità o a mancanza di attrezzature del traffico agli incroci e il 9,8 per cento a mancanza di separazione del traffico di transito da quello locale e ciò indica che gli incidenti non sono imputabili in massima parte ai conducenti.

Parliamo ora della concorrenza strada-rotaia e delle autolinee. L'opposizione ha dato un giudizio positivo sull'opera svolta dal ministro Angelini per togliere le ferrovie dello Stato dalle intollerabili condizioni nelle quali si erano ridotte nel 1955 (cioè, evidentemente, in conseguenza dei danni subiti durante la guerra) ed ha ammesso anche che il piano quinquennale si sviluppa piuttosto bene.

L'opposizione sostiene, però, che, facendo ciò, è stata attuata soltanto una politica ferroviaria, ma non una politica dei trasporti, essendo stato consentito l'esercizio di una concorrenza ai danni dell'azienda ferroviaria, per mancanza di coordinamento. Sostiene, altresì, che la mancanza di coordinamento fra strada e rotaia è frutto di una situazione equivoca (della quale la responsabilità non può essere attribuita a questo o a quel ministro) e che tale situazione è causata dalla mancanza di una distribuzione di compiti fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti, per cui sarebbe praticamente impossibile per quest'ultimo di incidere sulla politica della strada ed esso, pertanto, verrebbe a funzionare come una specie di ministero delle ferrovie.

Ora, se il punto di vista dell'opposizione è quello al quale ho accennato, perché essa vuole far carico al Ministero dei trasporti di non avere attuato una politica dei trasporti?

Non essendo la materia del coordinamento di esclusiva competenza del Ministero dei trasporti, come avrebbe potuto il Ministero dei trasporti attuare una politica che in parte risulta di competenza di un altro ministero e cioè di quello dei lavori pubblici? La questione, quindi, a mio parere, rientra nella competenza del Presidente del Consiglio e bisogna, in proposito, rammentare che la questione stessa è stata già sollevata sin dalla prima legislatura e, purtroppo, non venne accolto, allora, dal Presidente del Consiglio, un ordine del giorno votato all'unanimità da tutti i membri della Commissione trasporti della Camera, con in testa il presidente della Commissione onorevole Angelini, e quantunque la questione sia stata risolta in seguito, l'esito non è stato favorevole.

Sarà tale questione risolta in avvenire? Nessuno di noi può dire, oggi, nulla in proposito.

Auguriamoci, comunque, che essa possa essere risolta, in un futuro ragionevolmente non lontano, nel senso desiderato e ciò per gli innegabili vantaggi che potranno derivare al paese con l'attuazione di una politica dei trasporti fondata sul coordinamento strada-rotai, effettuato sotto un'unica direttiva.

Indipendentemente, per altro, da ciò, non posso non rilevare che il problema del coordinamento fra strada e rotaia non può essere considerato in relazione al fatto che possa essere esercitata una concorrenza da parte delle autolinee ai danni delle ferrovie dello Stato (o delle ferrovie concesse), ma tale problema deve essere riferito ad un'area più vasta di concorrenza.

Infatti, nel caso del trasporto di persone, oltre alla concorrenza alla quale ho fatto cenno, bisogna considerare quella che può essere esercitata dai servizi di rimessa ai danni delle ferrovie dello Stato (o di quelle concesse) e delle autolinee e quella che può essere esercitata, inoltre, dalle autovetture in servizio privato ai danni di tutti gli altri rimanenti mezzi di trasporto.

Si tratta, in sostanza, di un problema molto complesso e difficile a risolversi, non potendosi sopprimere i servizi da rimessa e neppure impedire la circolazione delle vetture private nelle zone ove operano gli altri mezzi di trasporto considerati.

Dato quanto sopra, il problema della concorrenza strada-rotai, per quanto concerne

la concorrenza delle autolinee, deve essere considerato non riferendoci al momento attuale ma al momento in cui le autolinee stesse sono state concesse.

E a tutti noto in quali condizioni si siano ridotte le ferrovie dello Stato (o quelle concesse) a causa della guerra e quanto sia stata grave, conseguentemente, la carenza dei trasporti ferroviari (statali o concessi), per i gravissimi danni subiti dalle linee, dal materiale, dagli impianti fissi, ecc.

In parecchie zone i servizi ferroviari sono cessati del tutto e, ove non fosse stato possibile sostituirli con servizi automobilistici utilizzando il materiale in possesso dei concessionari di autolinee in quelle zone, questi ultimi sarebbero rimasti completamente paralizzati. Sorsero così nuove autolinee, per sopperire alle deficienze dei servizi ferroviari (statali o concessi) e tali autolinee aumentarono di numero per potere soddisfare le esigenze dei traffici, i quali sono notevolmente aumentati specialmente dopo la cessazione dello stato di guerra. La ricostruzione delle ferrovie dello Stato e di quelle concesse ha potuto essere effettuata dopo alcuni anni e se le autolinee non avessero funzionato adeguatamente, la collettività avrebbe sofferto incalcolabili danni. Perché allora nessuno osò parlare di concorrenza? Perché nessuno parlò di carenza di una politica dei trasporti?

Le cose ora sono cambiate. Le ferrovie dello Stato non soltanto sono state ricostruite, ma sono state potenziate. Fra qualche anno, esse saranno nelle condizioni migliori per potere soddisfare le più moderne esigenze dei traffici, e ciò in conseguenza dell'attuazione del piano quinquennale.

Quale politica dei trasporti bisogna ora applicare, onorevoli colleghi, nei confronti di tutti quei concessionari che hanno risposto all'appello nel momento in cui il paese ha avuto bisogno della loro opera? Procedere, come si vorrebbe da qualche parte, alla nazionalizzazione delle autolinee? Quali motivi di carattere morale, politico o sociale potrebbero essere invocati per giustificare un tale provvedimento? Motivi, per conto mio, non ne esistono e non posso quindi condividere la tesi di quanti vorrebbero sostituire lo Stato all'iniziativa privata. Per me, lo Stato, quando lo riconosca opportuno nel supremo interesse della collettività, ha il diritto di prendere particolari iniziative per esercitare direttamente determinate attività o determinati servizi riconosciuti essenziali per il progresso sociale e per lo sviluppo economico del paese, ma ha anche il dovere di consentire all'inizia-

tiva privata di esercitare quelle attività o di svolgere quei servizi dei quali esso non ritiene di occuparsi e che interessano pure il progresso del paese.

Lo Stato, per altro, ha il dovere di controllare che l'opera svolta da parte degli imprenditori privati sia sempre conforme al supremo interesse della nazione.

Quando questo viene assicurato, come nel caso delle autolinee, come si può parlare di nazionalizzazione? Come potrebbe lo Stato sostenere l'ingentissima spesa necessaria per il riscatto delle autolinee stesse, le quali dispongono in tutta l'Italia di ottimo materiale e di modernissimi impianti fissi? Come farebbe lo Stato ad assicurare la economicità di tante autolinee la cui gestione ha carattere artigianale e che non sono antieconomiche proprio per tale loro carattere?

In proposito, è da aggiungere altresì che le concessioni di nuove autolinee o le richieste di modifica dei percorsi e dei programmi di esercizio vengono esaminate in apposite riunioni presso gli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, presente il rappresentante delle ferrovie dello Stato, che può prospettare i motivi per i quali l'amministrazione ferroviaria ritiene di opporsi alle concessioni e alle modifiche, quando essa ritenga che esse possano esercitare in tutto od in parte del percorso concorrenza alle ferrovie. Come si vede, in tal caso il coordinamento è assicurato.

Nelle regioni ad ordinamento autonomo, per altro, è richiesto pure il parere del comitato per il coordinamento dei trasporti, istituito presso le regioni stesse, e il direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato, che fa parte del comitato, può difendere l'interesse della propria amministrazione in tutti quei casi nei quali egli abbia il dubbio che la concorrenza sia possibile.

Tutto quello che ho detto prova, a parer mio, che la nazionalizzazione delle autolinee (e quindi il riscatto di esse) non possa essere in alcun modo giustificata e che, pertanto, le richieste di coloro che vorrebbero rendersi interpreti di tale esigenza debbano essere senz'altro respinte.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, che pure sono state danneggiate dalla guerra, non posso esimermi dal considerare che il problema della loro attivazione e del loro potenziamento è stato, in sostanza, risolto con criteri analoghi a quelli eseguiti per la ricostruzione e il potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Occupandosi della ricostruzione delle proprie ferrovie, per soddisfare le esigenze dei traffici di determinate popolazioni, come poteva lo Stato trascurare gli interessi di altre popolazioni servite prima della guerra dalle ferrovie concesse e negare il proprio consenso alla loro ricostruzione e al loro potenziamento?

E come allora furono consentite — per motivi di carattere sociale e politico — la riattivazione e la continuazione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato per le linee con gestione deficitaria, così le ferrovie concesse furono poste in condizione di potere continuare il loro esercizio anche deficitario, riconoscendosi tali ferrovie ancora utili alla collettività.

In merito al problema della concorrenza strada-rotataia, tutto quello che ho precedentemente detto per le ferrovie dello Stato è valido (come ho già detto, del resto) per le ferrovie concesse e poiché in questo caso si tratta di ferrovie a carattere locale, con lunghezza piuttosto limitata, le quali sono state antieconomiche prima dell'ammodernamento e del potenziamento, è ovvio che nei riguardi di esse sia stato più facile per i mezzi di trasporto motorizzati esercitare una certa concorrenza, utilizzandovi le società concessionarie spesso materiale antiquato od inadeguato.

Pertanto non vedo come anche in questo caso si possa parlare di nazionalizzazione e di riscatto, avuto riguardo anche al fatto che si tratta in genere di ferrovie le quali non possono innestarsi alla rete statale per differenza di scartamento e per differenza di tipo di rotabile in esercizio, oppure perché sono ubicate in zone lontane dalle linee ferroviarie statali.

La nazionalizzazione delle ferrovie concesse presupporrebbe che esse potessero integrare, in qualche modo, i servizi ferroviari statali, e costituire con essi un tutto armonico, come è avvenuto quando si effettuò la nazionalizzazione e il riscatto delle ferrovie che diventarono statali; ma le cose ora sono notevolmente diverse da allora.

D'altra parte, dato che le ferrovie dello Stato sono state costrette a rinunciare all'esercizio di tutte le linee deficitarie per diminuzione del traffico, o per altri motivi, come potrebbero essere nazionalizzate le linee delle ferrovie concesse che si trovano nelle stesse condizioni?

La nazionalizzazione, e quindi il riscatto delle ferrovie concesse, porterebbe un forte aggravio al *deficit* del bilancio delle ferrovie dello Stato, senza vantaggio per l'azienda e

nessun beneficio per le popolazioni interessate.

Per altro, la tendenza a sopprimere i cosiddetti rami secchi ferroviari non può essere nei tempi attuali fermata da nessuno, per ovvi motivi di preminente carattere tecnico ed economico e, del resto, la sostituzione con autolinee di quei servizi ferroviari che non presentano oggi e non presenteranno domani i necessari requisiti per soddisfare le esigenze dei traffici nelle zone ove essi operano, non potrà che portare — come ha portato laddove ciò è avvenuto — innegabili vantaggi alle popolazioni interessate, le quali potranno fare uso di mezzi più moderni, più veloci, e quindi più idonei a soddisfare le più moderne esigenze dei traffici stessi.

La politica dei trasporti del nostro paese deve essere messa in relazione alle esigenze del mercato comune, in corso d'attuazione. Il paese deve essere messo in condizione di partecipare con adeguata preparazione alle riunioni che saranno effettuate per stabilire quale politica dovrà essere applicata in sede di Comunità.

Alle diverse politiche dei trasporti degli Stati membri della Comunità, dovrà essere sostituita, a norma dell'articolo 2 del trattato, una politica comune che soddisfi l'interesse della Comunità stessa. L'aumento degli scambi di merci e del movimento di persone, richiederà uno sviluppo in comune delle grandi vie di comunicazione, siano esse stradali, ferroviarie, ecc., per rinuovere ogni possibile ostacolo al traffico internazionale. Siccome i traffici aumenteranno, bisognerà fare tutto il possibile per dare particolare efficienza al sistema dei trasporti del nostro paese.

È interessante ricordare, in proposito, che il primo comma dell'articolo 79 del trattato stabilisce l'abolizione delle discriminazioni tariffarie applicate nei paesi membri; ma ancora l'apposita Commissione trasporti non ha adottato le proprie decisioni in merito.

È pure interessante ricordare l'articolo 78, il quale stabilisce che nel settore dei trasporti pubblici è valido il principio di economicità, in base al quale le imprese di trasporto, anche pubbliche, debbono essere gestite con criteri economici e trovare perciò da se stesse il loro equilibrio finanziario.

In base a tale principio, l'assetto futuro dei trasporti, nell'ambito del mercato comune, dovrà essere fondato sulla ripartizione dei traffici fra i diversi sistemi di trasporto e le diverse imprese che li gestiscono assicurandone l'equilibrio finanziario, mediante l'ap-

plicazione di tariffe remunerative, aderenti cioè al costo di produzione.

Per quanto concerne, però, i pubblici servizi, l'articolo 70 stabilisce, altresì, che possono essere concessi aiuti « corrispondenti al rimborso di talune spese riguardanti pubblici esercizi »; e ciò fa riferimento, evidentemente, agli oneri e alle spese che gravano sui pubblici servizi di trasporto, e agli obblighi di carattere extra-aziendale che essi sono chiamati ad assolvere: come è il caso delle ferrovie dello Stato italiane che ricevono dal tesoro il rimborso degli oneri relativi ai trasporti gratuiti od a tariffa ridotta e all'esercizio di linee a scarso traffico, per motivi economici speciali di carattere generale.

Di notevole importanza, altresì, è l'articolo 80, il quale stabilisce che, a decorrere dall'inizio della seconda tappa del mercato comune (cominciata in questi giorni), è fatto divieto ad uno Stato membro di imporre ai trasporti effettuati nell'ambito della Comunità l'applicazione di prezzi o di condizioni che possano essere di sostegno o di protezione di una o più imprese o industrie particolari, salvo quando tale applicazione sia autorizzata dalla Commissione dei trasporti del mercato comune. Tale disposizione, naturalmente, desta in noi una certa apprensione, avuto riguardo al fatto che per il trasporto di prodotti ortofrutticoli sono attualmente applicate, nel nostro paese, tariffe speciali.

Comunque, la politica dei trasporti concernente il mercato comune è in elaborazione, ed i gruppi di lavoro che all'uopo sono stati costituiti compiono attualmente indagini, eseguono statistiche, approfondiscono gli argomenti relativi ai trasporti stradali, ferroviari, marittimi, aerei, ecc.

Al riguardo è, altresì, da fare presente che la Comunità dovrà marciare sotto due direttive tendenti ad ottenere rispettivamente l'aumento della produttività e la realizzazione progressiva delle regole della concorrenza.

Dovendo il coordinamento delle politiche economiche effettuarsi sotto tali direttive, si dovrà avere un coordinamento delle politiche di produzione in generale: un coordinamento delle politiche agricole, un coordinamento delle politiche degli scambi, un coordinamento delle politiche industriali, un coordinamento delle politiche commerciali, un coordinamento delle politiche valutarie.

Tali coordinamenti, evidentemente, dovranno essere effettuati per ottenere i massimi risultati dalle economie dei vari paesi operanti insieme.

Poiché i trasporti sono lo strumento principale dell'unificazione economica europea, è ovvio che, all'uopo, non possa affatto prescindere da un coordinamento delle politiche dei trasporti dei paesi membri della Comunità; quindi, bisognerà fare tutto il possibile per effettuare tale coordinamento, e ciò nel superiore interesse della Comunità stessa.

In principio, onorevole ministro, ho fatto riferimento ai lineamenti della politica dei trasporti che ella ha intendimento di attuare, ed ho fatto presente che la sua politica vuole considerare i trasporti nel loro complesso, in una visione generale e coordinata, che si innesta nel più ampio quadro della politica economica e sociale del nostro paese, tendente ad ottenere come risultante il massimo sviluppo economico possibile.

È proprio questa la politica che occorre al nostro paese per potersi mettere nelle migliori condizioni per competere con gli altri paesi membri della Comunità europea con certezza di successo. E poiché a lei, onorevole ministro, non fanno difetto né altezza d'ingegno, né profondità di preparazione professionale, ed ella conosce, altresì, i sottili meandri dell'economia dei trasporti, esprimo, anche a nome del gruppo della democrazia cristiana, piena fiducia nell'opera che svolgerà in merito e dichiaro che noi voteremo a favore del bilancio dei trasporti auspicando che esso segni l'inizio di un'era di pace, di prosperità, di benessere e di grande progresso civile e sociale per il popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, se la discussione in Commissione avesse esaurito la trattazione delle questioni che in quella sede vennero impostate, io avrei rinunciato ad intervenire in sede di discussione generale e mi sarei limitato ad una dichiarazione di voto. Ma quella discussione, pur sotto molti aspetti interessante, non può essere considerata che interlocutoria e cioè parzialmente conclusiva.

Non penso di far torto al collega relatore, di cui molto apprezzo l'intelligente impegno, se affermo, pur dandogli riconoscimento di aver tenuto conto di molte nostre raccomandazioni, che il documento che egli ha presentato all'Assemblea non risponde al giudizio che noi diamo dell'attività di Governo nel settore dei trasporti. Ma il colloquio che noi cercammo di stabilire con lui in Commissione acquista ora un significato diverso. Egli non ne è più il solo destinatario, in quanto, a

conclusione del dibattito, un autorevole esponente del Governo, l'onorevole ministro dei trasporti, prese la parola per riassumere gli interventi ed esporre il proprio pensiero.

L'onorevole Ferrari Aggradi è persona competente di indiscutibile valore tecnico ed io ho seguito il suo discorso in Commissione con molta attenzione e con vivo interesse. Alcune delle cose da lui dette trovano consenzienti me e il mio gruppo. Concordo con l'onorevole ministro quando egli afferma che i trasporti sono uno strumento fondamentale, anzi determinante della politica di sviluppo del reddito nazionale e che rappresentano la struttura portante di un paese moderno volto al potenziamento della propria economia. Concordo altresì con lui quando, mentre ammette che l'intervento dello Stato in questo settore è assolutamente indispensabile, precisa che tale intervento deve essere qualificato ed armonico e che l'Italia, data la sua posizione geografica nell'ambito dello stesso mercato comune europeo, ha bisogno di una politica dei trasporti efficace e quindi di interventi qualificati. Né mi nascondo l'importanza di altre enunciazioni conseguenziali, quali la necessità di una programmazione politica delle scelte che non devono né possono essere automatiche, cioè abbandonate al libero gioco del mercato; l'esigenza di un coordinamento che investa, prima ancora che i mezzi, le strutture, e quindi gli investimenti, eliminando gli squilibri alle origini ed evitando antieconomici doppioni di spesa; l'opportunità di avere presente, nelle determinazioni, l'accentuato dinamismo del sistema che spesso sottopone le soluzioni a celere invecchiamento. Concordo infine con il ministro quando egli giudica che il concorso del settore dei trasporti alla rinascita del Mezzogiorno non deve essere individuato tanto in una serie diluita di opere marginali, quanto in alcuni massicci interventi sulle strutture, che consentano di ridurre le distanze fra il sud e il centro-nord della penisola rendendo più celeri, più agevoli e meno costosi i mezzi di comunicazione.

Questa premessa dà luogo a supporre che esista una base di colloquio suscettibile di proficui sviluppi. Le conclusioni di questo seguito di discussione ci daranno la misura di quanto tale supposizione sia fondata.

In Commissione noi sostenemmo che i governi democratici cristiani succedutisi alla direzione del paese dal 1947 in poi non hanno fatto una politica dei trasporti adeguata alle esigenze della nostra economia e che a tutt'oggi manca un indirizzo che ci avvii al su-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

peramento delle contraddizioni createsi nel sistema delle nostre comunicazioni. Ne elenammo le conseguenze più evidenti e più preoccupanti: 1°) confusione amministrativa con contrastanti interferenze di più ministeri nel settore; 2°) carenza degli organi preposti alla disciplina della circolazione; 3°) legislazione frammentaria, involuta, sovrapposta, molto spesso, ad ordinamenti superati; 4°) dispendio inutile di capitali e di energie con il derivato effetto dello stabilirsi e dell'acutizzarsi, fra i vari mezzi, di antieconomiche concorrenze vieppiù accentuatesi. Proponemmo iniziative che dovrebbero consentirci di fare il punto della situazione, di giudicare serenamente le prospettive, di adottare una linea che, al di sopra di ogni interessata pressione, conduca alla realizzazione di un equilibrio, per quanto è possibile, durevole: 1°) un'inchiesta parlamentare sullo stato dei trasporti in Italia; 2°) il coordinamento della legislazione in vigore, come presupposto di una radicale riforma; 3°) l'assunzione sotto il Ministero dei trasporti di organi determinanti del comparto, attualmente inseriti in altri ministeri, come l'« Anas » nei lavori pubblici e l'aviazione civile nella difesa.

Ci è parso di avvertire nel discorso del ministro un senso di riluttanza ad assumere posizioni chiare, innanzitutto per quel che si riferisce alla valutazione del passato. L'onorevole ministro infatti ha ritenuto di dover premettere che la politica futura dei trasporti non sarà che la continuazione e lo sviluppo della politica, fin qui seguita. Il paradigma, dunque, rimarrebbe invariato. Sorge allora legittima una domanda: quale significato acquistano, confrontate con questa premessa, le altre enunciazioni sulle quali ci siamo poco fa dichiarati d'accordo?

In una pubblicazione della segreteria generale del C.I.R., *Politica di sviluppo - Cinque anni di lavoro* (di cui l'onorevole ministro scrisse l'introduzione), si legge: « I governi si sono sempre trovati di fronte alla necessità di determinare, tra le numerose e più disparate richieste, un sistema di priorità che, basato su criteri obiettivi e su una visione di largo respiro, consentisse di individuare le esigenze fondamentali e più urgenti. Il problema dei problemi è stato cioè sempre quello di stabilire una graduatoria delle necessità in modo da affrontare innanzitutto le questioni più importanti che, sulla base di una visione coordinata e di scelte ponderate, si presentavano pregiudiziali rispetto ad altre che pur andavano gradualmente risolte per migliorare in modo sostanziale e definitivo la

situazione economica del paese ». Così la relazione del C.I.R. Che il problema della graduazione delle necessità sia sorto, è innegabile; che sia stato sempre risolto è da escludere; ma è particolarmente da escludere che sia stato risolto nel modo più conveniente nel settore dei trasporti. Una volta fatta una scelta, sia pure sotto l'assillo di circostanze eccezionali, non se ne dovevano, a brevissima distanza, sovvertire gli effetti per accedere a istanze di gruppi monopolistici direttamente o indirettamente interessati a quel sovvertimento.

Ricordava l'onorevole Tremelloni, in una relazione presentata al convegno « Economicità e socialità delle aziende municipalizzate », che la scelta nel settore dei pubblici servizi deve essere particolarmente lungimirante. « Si ragiona - egli scriveva - in generale per forme tecniche che durano per lunghi e talvolta per lunghissimi periodi; e il calcolo economico deve affrontare una vasta somma di previsioni combinate. Caratteristiche degli impianti dei pubblici servizi sono infatti in generale: alta intensità di capitali sia rispetto al prodotto sia rispetto alle unità di lavoro occupabili; ampia dimensione tecnica e indivisibilità in piccole unità produttive (o almeno costosa divisibilità); redditività spesso fortemente differita; lunghi periodi di vita probabile e di ammortamento delle installazioni fisse ».

I governi avevano il dovere di seguire una direttiva coerente, che non rendesse vani gli sforzi che la nazione aveva compiuto e stava ancora compiendo; avevano il dovere di porzionare i mezzi ai fini; di incoraggiare ogni impiego di capitali e di energie che avesse giovato a un armonico sviluppo dell'economia del paese, scoraggiando però ogni tentativo di sovrapporre ad attività esistenti altre attività inutilmente surrogative.

Si giunse invece all'assurdo di costringere l'azienda ferroviaria di Stato a venire a patti, su un piano di parità, mediante un accordo di natura privatistica, con le società concessionarie di autolinee, ai cui servizi si era consentito di invadere zone proficuamente servite da ferrovie di recente ricostruite e ammodernate. Si giunse al preoccupante fenomeno di pluriservizi insistenti sulle relazioni ed entro le zone più redditizie e del quasi completo abbandono di intere province e di intere regioni. « Le domande di concessione di nuovi servizi vengono, in via generale, avanzate dagli imprenditori soltanto quando essi ne riconoscono la diretta convenienza economica. Ne deriva che nelle zone forte-

mente depresse, prive di adeguate comunicazioni stradali e senza quella ferrovia, specialmente montane, anche dopo effettuato lo sforzo finanziario degli enti locali e dello Stato per la costruzione della necessaria strada, i collegamenti a mezzo di pubblici servizi di autolinee non vengono effettuati come si dovrebbe». Sono parole del senatore Corbellini estratte dalla relazione alla VII Commissione permanente del Senato con cui egli accompagnò il bilancio dei trasporti per l'esercizio 1957-58.

Ma su di un documento, onorevoli colleghi, vorrei richiamare per un attimo la vostra cortese attenzione, perché in esso troviamo confermata la tendenza sempre più decisa dei servizi di autotrasporto a localizzarsi in alcune regioni con un gradiente allarmante. Trattasi della ripartizione geografica delle iscrizioni nel pubblico registro automobilistico di autoveicoli nuovi di fabbrica dal 1949 al 1959. La tabella relativa è stata inserita, benché compilata dall'Automobil club, nella relazione generale sulla situazione economica del paese ed ha quindi carattere di piena ufficialità. Tralasciamo le autovetture, limitando l'esame agli autobus, agli autocarri e ai rimorchi, cioè ai mezzi di trasporto di massa.

I dati, opportunamente elaborati, danno i seguenti risultati. Per gli autobus, negli undici anni fra il 1949 e il 1959, si hanno 9.577 immatricolazioni al nord, 4.689 immatricolazioni al centro, 3.241 immatricolazioni al sud, 1.947 nelle isole. Media annuale: 870 immatricolazioni al nord, 426 al centro, 294 al sud, 177 nelle isole. La percentuale, senza considerare il centro e le isole, è del 49,2 per il nord e del 16,6 per il sud; calcolando la percentuale per larghe zone del territorio nazionale, abbiamo il 72,7 per il centro-nord e il 27,3 per il sud e le isole.

Per gli autocarri, sempre negli ultimi undici anni, si registrano 160.653 immatricolazioni al nord, 50.793 al centro, 40.351 al sud, 24.702 nelle isole; la media annuale è stata di 14.605 unità al nord, 4.617 al centro, 3.668 al sud, 2.245 nelle isole; in complesso, la percentuale è del 58,8 al nord e del 14,5 al sud; per larghe zone del territorio nazionale, tale percentuale è del 76,5 nel centro-nord e del 23,5 nel sud e nelle isole. Sempre negli ultimi undici anni si sono avute 28.294 immatricolazioni di rimorchi al nord, 7.372 al centro, 3.881 al sud, 1.569 nelle isole; la media annuale è stata di 2.572 al nord, 670 al centro, 353 al sud e 142 nelle isole. La percentuale calcolata per larghe zone dà l'86,7

delle immatricolazioni al centro-nord e il 13,3 al sud e nelle isole.

Alle stesse conclusioni si arriva prendendo per base un altro indice: quello riguardante i medesimi veicoli assoggettati a tassa di circolazione nel 1959. Per quanto riguarda gli autobus, il loro numero è stato di 7.530 al nord, 3.607 al centro, 2.609 al sud, 1.489 nelle isole (in complesso, 11.137 al centro-nord e 4.098 nel Mezzogiorno e nelle isole). Quanto agli autocarri, essi sono stati 265.698 al nord; 82.098 al centro, 56.202 al sud, 26.517 nelle isole (totale, per il centro-nord, 347.796; per il Mezzogiorno e le isole 82.719). Circa i rimorchi si hanno i seguenti dati: 28.191 al nord, 6.986 al centro, 3.799 al sud, 1.510 nelle isole; per il centro-nord e il Mezzogiorno e le isole, considerati nel loro complesso, il totale è rispettivamente di 35.177 e di 5.309.

Va poi rilevata la tendenza all'accentuarsi dei distacchi fra le zone centro-settentrionali e quelle meridionali, come è dimostrato dal raffronto fra i dati del 1959 e quelli del 1958. Lo scorso anno, infatti, vi è stata una variazione, rispetto al 1958, per gli autobus dell'11,9 per cento in più al nord, del 49,1 per cento in più al centro, del 3,9 per cento in meno al sud, del 2,4 per cento in meno nelle isole; per gli autocarri del 4 per cento in più al nord, del 9,7 per cento in più al centro, dello 0,5 per cento in più al sud, del 7,4 per cento in meno nelle isole.

Tra il 1952 e il 1957, malgrado il piano di sviluppo del Mezzogiorno, gli autobus-chilometro sono aumentati di 165 milioni 984.988 unità al centro nord e di appena 55 milioni 553.344 unità nel meridione e nelle isole.

Quale è stata la politica che il Governo ha fatto per evitare che questo fenomeno si aggravasse e pregiudicasse via via sempre di più l'armonico sviluppo dei trasporti nelle varie regioni d'Italia? È derivato un vantaggio all'economia nazionale dall'aver lasciato che l'iniziativa privata procedesse a briglie sciolte e che l'istituto della concessione si svuotasse di ogni contenuto sostanziale perché non condizionato da alcuna direttiva?

Qualcuno ha obiettato che la cattiva distribuzione è imputabile al fatto che l'industria degli autotrasporti non ha trovato nel Mezzogiorno l'ambiente idoneo ad una conveniente articolazione. Questo in parte è vero. In Commissione ho ricordato, riferendomi ai dati dell'« Istat », quale sia lo stato della viabilità minore nel Mezzogiorno e in quale rapporto esso stia con quello delle regioni settentrionali e centrali.

Ma il problema, per quello che riguarda il Governo, non cambia. I programmi stradali avrebbero dovuto essere adeguati ai bisogni più impellenti del paese e ispirati a quei criteri di priorità che la situazione oggettiva postulava. La graduatoria delle necessità di cui parla la relazione del C.I.R. qui non ha funzionato e sembra, da quello che già è dato di conoscere, che non funzionerà neppure per il futuro.

Vedremo quali effetti deriveranno dall'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, concernente il passaggio dai comuni alle province di 30 mila chilometri di strade comunali e dai comuni e dalle province all'« Anas » di circa 4.643 chilometri di strade non statali. Ma mentre attendiamo questi effetti che dovrebbero sostanzirsi, a non breve scadenza, in un nuovo assetto della viabilità minore e di quella ordinaria, assistiamo all'espandersi a macchia d'olio della programmazione autostradale.

Prima vi fu la legge 21 maggio 1955, n. 443; successivamente la legge 13 agosto 1959, n. 904, che integra lo stanziamento della precedente di 40 miliardi ripartiti dall'esercizio 1959-60 all'esercizio 1968-69 e da destinarsi alla costruzione e all'esercizio in concessione delle autostrade Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, Palermo-Catania e Messina-Catania. Alle leggi vigenti verranno ad aggiungersi quelli che oggi sono ancora provvedimenti *in pectore*.

Quando parlavo in Commissione di un piano esposto nelle sue grandi linee dall'ingegnere Cova, amministratore delegato e direttore della Società concessioni e costruzioni autostrade, ella mi interruppe, onorevole ministro, per chiedermi chi mai avesse pensato quelle cose fra gli uomini responsabili della nostra politica. Anzi rileggendo il suo discorso nel testo stenografico mi sono accorto che vi è stato un equivoco; ella pensava che imputassi all'amministrazione delle ferrovie di avere scelto come proprio portavoce l'ingegnere Cova. Mi capì male; l'ingegnere Cova rappresenta ben altri interessi e ben altri indirizzi.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Mi fa piacere.

MARCHESI. Desidero qui precisare che l'ingegner Cova, dopo avere esposto quel piano nella rivista che egli dirige, tenne il 21 maggio scorso a Napoli una conferenza sul tema « Le autostrade e il loro apporto allo sviluppo economico », ripetendo le stesse tesi che aveva già esposto nella sua pubblicazione

e ringraziando l'onorevole Fascetti, presidente dell'I.R.I. e il professor Saraceno per avergli consentito di anticipare i lineamenti di un piano autostradale messo a punto dall'ufficio studi dell'I.R.I. dopo un approfondito esame di tutto il complesso problema.

Ella, onorevole Ferrari Aggradi, è anche ministro delle partecipazioni statali e quindi non poteva non conoscere quale fosse la vera fonte del programma esposto dall'ingegner Cova e quanto autorevoli fossero quindi i suoi sostenitori o coloro che si preparano a sostenerlo.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Come ministro delle partecipazioni statali, prima dissi che era uno studio; in secondo luogo non ho mancato di intervenire per chiarire la questione.

MARCHESI. I dirigenti dell'I.R.I. non sono il Governo, d'accordo; ma io chiedo — come chiedevo d'altronde in Commissione — che cosa il Governo pensi di quel piano, che cosa pensi dei 6.000 chilometri di autostrade da costruire nel prossimo decennio e degli 8.000-10.000 chilometri di ferrovie da abbandonare.

Si è detto che « nello studio di tale piano autostradale I.R.I. si è tenuto particolare conto delle esigenze del Mezzogiorno; più precisamente, si è inteso di evitare che, collegando la costruzione di una rete nazionale di autostrade con l'esistenza di stimoli e di facilitazioni locali, si desse luogo a un nuovo tipo di squilibrio tra nord e sud, proprio mentre con tanto sacrificio si vanno eliminando gli squilibri creati nel passato ». In tale affermazione è contenuta un'implicita conferma (ed è la rivista *Autostrade* che ce la dà) di ciò che ho voluto dimostrare dianzi, quando prospettavo lo squilibrio dei servizi fra nord e sud, fra zone redditizie e zone meno redditizie; vi si riconoscono, in altre parole, gli insuccessi e i cattivi effetti di quello che i governi hanno fatto finora.

Comunque, come ebbi già modo di rilevare in Commissione, secondo il piano I.R.I. la viabilità minore resterebbe negletta e le località del Mezzogiorno discoste dalle grandi vie di comunicazione continuerebbero a vivere nell'attuale stato di miseria e di torpore.

Quando l'onorevole ministro dice che la politica futura dei trasporti non sarà che la continuazione e lo sviluppo della politica fin qui seguita, mi chiedo quale limitazione subisca l'altra sua dichiarazione con cui ammette l'esigenza di un coordinamento che investa non solo i mezzi, ma anche e fonda-

mentalmente le strutture e che faccia evitare doppi investimenti, o l'altra dichiarazione concernente la programmazione politica delle scelte.

Le nostre condizioni economiche non sono tali da consentirci di scialare. Vi sono cose solamente utili e vi sono cose indispensabili. Ragione vorrebbe che non si passasse all'utile prima di aver fatto l'indispensabile e che nel valutare ciò che è utile e ciò che è indispensabile si tenesse conto dei mezzi che già si hanno a disposizione e della loro attitudine a conseguire determinati scopi.

Si è osservato che l'obsolescenza non è soltanto di origine tecnologica, ma può essere determinata anche da variazioni nei gusti di chi opera la domanda. Può darsi, ma sarebbe, secondo me, da non approvare quel padre di famiglia che si sbarazzasse di costosi oggetti necessari acquistati di recente, a prezzo di duri sacrifici, per sostituirli con altri altrettanto costosi, e ciò facesse unicamente per soddisfare i mutati gusti, il desiderio di novità o magari l'interesse personale di qualche familiare, sapendo, fra l'altro, che mancano in casa altri oggetti indispensabili alla vita quotidiana.

Non dico a caso queste cose. L'onorevole Petrucci ha ricordato il decreto 20 giugno 1960, con cui ella, onorevole ministro, ha consentito il rilascio, senza limiti, di autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi per autocarri di portata non superiore a 50 quintali. Ella ha sostanzialmente liberalizzato l'autotrasporto leggero. Alle 8.000 domande giacenti a cui, in forza di quel decreto, sarà dato — se non è già stato dato — accoglimento, seguiranno sicuramente altre migliaia di domande.

Ho tratteggiato in Commissione lo stato in cui versa l'autotrasporto merci; ho fornito in quella sede alcuni dati che non starò qui a ripeterle. Avanzo invece un'altra preoccupazione, ed è questa: che quel provvedimento ministeriale possa essere suscettibile di ulteriore ampliamento, in quanto indice di un indirizzo. All'indomani della pubblicazione del decreto sulla *Gazzetta ufficiale*, la stampa economica di destra era già all'attacco (mi pare che si trattasse di un articolo dell'onorevole Alpino). « La decisione del ministro — avvertiva *24 Ore* — segna un passo importante specie come segno di una direttiva liberale sulla via che da tempo andiamo indicando per una moderna e costruttiva politica dei trasporti in Italia. Resta il problema dell'autotrasporto pesante. E questo il settore che fa la maggiore concorrenza alla rotaia:

abbracciando il traffico a lunga distanza vi è da attendersi più cauta gradualità nelle decisioni ministeriali. Se comunque — continuava l'articolo — si addiverrà presto, come presumiamo, ad un certo sblocco anche dei mezzi pesanti, potremo salutare la fine della politica discriminatoria a danno dell'autotrasporto e la premessa del reale coordinamento tra strada e rotaia guidato dalla libera scelta degli utenti dei trasporti ».

Ma, onorevole ministro, l'interprete autentico del significato politico di quel decreto è lei. Noi non possiamo che attendere una sua esplicita dichiarazione al termine del presente dibattito.

Abbiamo parlato in altra sede del rapporto fra potenzialità e impiego delle linee ferroviarie. Le differenze, assicura l'onorevole relatore, sono diminuite nel 1959 rispetto al 1958 e tendono a contrarsi. Non illudiamoci troppo; stiamo attenti alle conseguenze che potrebbero sorprenderci se, abbandonandoci all'euforia di una congiuntura propizia, ci lasciassimo determinare ad adottare misure improvvide.

Gli argomenti che si usano per spingere il Governo, che ha già forse ottime disposizioni al riguardo, sulla via della totale liberalizzazione del sistema dei trasporti terrestri, sono molteplici. Ne prendo uno. Si dice: è necessario restituire al coefficiente di esercizio la sua funzione di primo parametro della produttività. Il coefficiente di esercizio è un elemento di giudizio assai relativo e può servire tutt'al più come parametro di mezzi omogenei, non di mezzi strutturalmente e finalisticamente differenti. Le ferrovie, con le loro costose installazioni, hanno una redditività fortemente differita nel tempo e costi marginali bassissimi. L'autotrasporto invece, che non deve provvedere ad impianti o deve provvedervi in esigua misura, opera, con redditività immediate, ad alti costi marginali. Le ferrovie hanno adempiuto una funzione sociale di altissimo valore; tecnologicamente non sono ancora superate, e per quanto ci è consentito di prevedere, non lo saranno per molto tempo. Esse rappresentano un cospicuo patrimonio collettivo che dev'essere protetto e sfruttato nel più conveniente dei modi.

Ho già detto — e ripeto — che le risorse del nostro paese non ci abilitano a sprechi di ricchezza o ad una insufficiente utilizzazione dei beni che possediamo. L'autotrasporto, inserendosi in forme massicce nel sistema, tende a squilibrarlo, poiché il suo inserimento avviene nelle forme e nei limiti

che non l'interesse collettivo ma il tornaconto individuale suggerisce.

Noi siamo pronti a riconoscergli il posto che gli spetta, integrativo o sostitutivo che esso sia della rotaia, ma riteniamo che proprio per quell'armonico assetto che i più invocano, non ai privati debba esserne affidata la gestione ma ad enti pubblici come lo Stato, le regioni, le province ed i comuni.

E questa della pubblica gestione la soluzione infungibile per chiunque voglia evitare che la speculazione privata condizioni la distribuzione e l'efficienza dei servizi e provochi, fra le varie zone del paese, quei dislivelli a cui io ho accennato nel corso del mio intervento. Si tratterà, poi, di vedere quale sia la ripartizione più giusta fra il veicolo stradale e quello ferroviario, dove stia la maggiore convenienza rispetto ai luoghi, ai bisogni della popolazione e ai mezzi disponibili. Ne deriverà, comunque, una scelta programmata, coordinata, responsabile, con assai ridotte probabilità di dispersione di beni e di energie.

Onorevole ministro, ella ha voluto fare in Commissione una sottile distinzione fra fini e mezzi. Parlando dell'intervento statale ella ha detto che ciò che per l'opposizione è un fine, per il Governo non rappresenta che un mezzo. Noi prendiamo atto di questa sua dichiarazione. Non le chiediamo enunciazioni ideologiche, ma vorremmo sapere se quella politica, chiamiamola così, strumentale che ella ha riconosciuto necessaria per mettere ordine nel settore dei trasporti verrà veramente attuata. Ci perdoni il sospetto, ma la sua valutazione del passato e il suo proposito di esserne il continuatore, il piano autostradale dell'I.R.I., il provvedimento dianzi menzionato riguardante l'autotrasporto e le illusioni che alcuni circoli ne traggono ci inducono a chiedere una cortese precisazione dei suoi intendimenti.

Mi auguro che non scelga vie di mezzo, che conducono alla confusione e che sono quelle che i governi italiani hanno battuto dal 1947 ad oggi e che ci hanno portato all'attuale stato di generale insoddisfazione deludendo in fondo tutte le aspettative.

Le strade maestre sono due: o quella del classico lasciar fare o quella di una disciplina degli investimenti e degli impieghi ispirata non al tornaconto di gruppi particolari, ma agli interessi della nazione. Noi siamo per questa disciplina. Da questa nostra convinzione discendono tutte le proposte che formulammo o adombrammo nel corso del dibattito in Commissione.

Fondamentalmente quella del riordinamento amministrativo. Il 6 di questo mese la I Commissione del Senato ha approvato in sede referente il disegno di legge che istituisce il Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti. Il senatore Angelini, ministro senza portafoglio, interloquendo, ha affermato che « la creazione del Commissariato in seno al Ministero dei trasporti risponde alla necessità, rilevata in quasi tutti i paesi europei, di un'unica politica dei trasporti ».

Più che a un commissariato a larga autonomia io avrei pensato più semplicemente ad una direzione generale. Ma non è di questo che ora voglio occuparmi. Il disegno di legge sarà oggetto di esame da parte dell'assemblea del Senato e poi verrà alla Camera e quindi avremo tempo di occuparcene. Ciò che è importante per adesso è che ci si cominci a distaccare dal vigente assetto. Sia però chiaro che una politica unitaria dei trasporti implica una responsabilità direzionale unica di tutti i settori. Il Ministero dei trasporti deve poter controllare e ispirare direttamente sia l'« Anas », sia l'istituto ispettorato generale della circolazione e del traffico. Per quanto l'onorevole ministro abbia tenuto a rassicurarci che i titolari dei due dicasteri vanno perfettamente d'accordo, che non sorgono mai conflitti di attribuzione e che un coordinamento è possibile anche senza l'unificazione amministrativa, noi rimaniamo dell'avviso che l'attività relativa alla costruzione, alla manutenzione e alla disciplina delle strade debba essere sottratta alla giurisdizione del Ministero dei lavori pubblici e affidata a quello dei trasporti. Sono grato all'onorevole Romano di avere nella relazione dato, sia pur timidamente, conforto a questa tesi.

Nell'ambito del Ministero dei trasporti si impone, come ho già dichiarato, una revisione delle competenze, del funzionamento e dell'articolazione periferica dell'ispettorato generale per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione soprattutto in relazione ai compiti che dovranno essere affidati alle regioni, alle province e ai comuni.

È sempre nel quadro di un generale riordinamento che noi accennammo in Commissione anche ad organi estranei alla pubblica amministrazione propriamente detta i quali, secondo le vigenti leggi, operano nel settore dei trasporti con poteri che, secondo noi, vanno riveduti, ridimensionati e adeguati alle situazioni nuove.

So che hanno destato preoccupazione ed allarme nell'ambiente interessato alcune os-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

servazioni critiche da me mosse all'attività dell'Ente autotrasporto merci e alcuni dubbi da me espressi circa l'opportunità del suo mantenimento in vita. Il mio volle essere un esame obiettivo. Lo condussi alla luce delle disposizioni contenute nella legge istitutiva, e cioè nel decreto 19 luglio 1946, n. 39. D'altronde, il problema era già stato sollevato diversi anni fa. Il 7 giugno 1950 il deputato De' Cocci presentò una proposta di legge per l'unificazione dei servizi amministrativi relativi alla circolazione e all'esercizio dell'autotrasporto. Vi si prevedeva la soppressione dell'E.A.M. La proposta di legge rimase ferma presso la Commissione trasporti della Camera. Il 16 giugno 1951 l'onorevole Campilli, allora ministro dei trasporti, presentò al Senato un disegno di legge dal titolo: « Soppressione dell'E.A.M. ». Il disegno di legge rimase fermo presso la Commissione lavori pubblici e trasporti del Senato.

La preoccupazione e l'allarme sono del resto ingiustificati poiché, almeno per quanto ci riguarda, la eventuale soppressione dell'ente non dovrebbe dar luogo a licenziamenti, ma all'assorbimento del personale dipendente nel Ministero dei trasporti. In ogni caso, non ci opponiamo a che il problema venga esaminato con calma e senso di responsabilità. Proprio noi, anzi, vorremmo sollecitare un esame sereno e responsabile che tenga conto di tutti gli elementi utilmente valutabili.

Onorevoli colleghi, non ci è difficile convenire nel concetto che se si vuole fare una politica dei trasporti seria e di ampio respiro si deve comprendere che non vi è contrasto tra esigenze sociali ed esigenze economiche, e che anzi il pericolo maggiore per il perseguimento dei fini sociali è quello dello sperpero delle risorse nazionali.

Basta intenderci. Ma l'intesa può trovare una sua verifica non su un piano astratto, ma su una impostazione concreta delle questioni, che comprenda gli aspetti multiformi dei fenomeni in senso non solo economico ma anche sociale.

« Chi volge la mente alla produzione economica vede i prodigi dello spirito di lucro, l'ardimento delle imprese, la moltiplicazione delle ricchezze, la potenza finanziaria degli Stati e dei privati, senza badare ai turbamenti e agli scompigli che quel moto vertiginoso reca nella vita delle famiglie e delle società o all'impronta utilitaria ed affaristica che dà al costume sociale con discapito di più nobili ideali ». Questo ammonimento contiene un'aperta, severa critica a tutti gli eccessi dell'economia liberista, critica tanto più

autorevole e sintomatica in quanto sostenuta dal più esimio rappresentante dell'idea liberale, il Croce.

Quando diciamo che il disavanzo ferroviario va giudicato alla stregua di una situazione che è la risultante di fattori politici e sociali, oltre che di fattori economici, e che quindi sono assurde alcune affermazioni, come quella che recentemente mi è accaduto di leggere, e cioè: « Il disavanzo delle ferrovie grida vendetta », ed altre simili; quando diciamo che è inutile cullarsi nella speranza di un pareggio a breve scadenza e che occorre guardare al futuro con la consapevolezza delle difficoltà che dovranno essere ancora sormontate, ci sentiamo nel giusto anche se queste nostre posizioni vengono definite: « propensione al cattivo impiego delle risorse nazionali » e « insensibilità delle ragioni sociali che stanno alla base di una seria politica di sviluppo ». Noi non siamo gli avvocati del disavanzo. Affermiamo semplicemente che non si può pretendere il miracolo del risanamento economico dell'azienda ferroviaria di Stato nel volgere di pochi anni, dopo le vicende che l'azienda stessa ha dovuto fronteggiare: guerra e quindi distruzioni, eccezionali usure del materiale, arretrati nella manutenzione degli impianti e nel rinnovamento dei mezzi, concorrenza dell'autotrasporto negli anni più critici della ripresa e sua progressiva intensificazione, oneri sociali sostenuti per intero nel passato e che sopravvivono nonostante la legge n. 1155 e il suo regolamento esecutivo.

Le nostre dichiarazioni in Commissione a questo proposito suscitarono le meraviglie del ministro, ma devo qui ricordare che non più tardi di un anno fa, discutendosi il bilancio dei trasporti, il senatore Angelini, allora titolare del dicastero, richiamandosi alla consapevolezza dei termini obiettivi in cui deve svolgersi la politica aziendale ed ai risultati di una ormai lunga esperienza, ammetteva che era giunto il tempo di rivedere « la nostra posizione concettuale in materia di autosufficienza finanziaria dell'azienda ferroviaria ».

« Dobbiamo — egli diceva — attestarci su posizioni più caute e realistiche »; e successivamente: « Dobbiamo porci il quesito se il deficit non sia proprio un fenomeno fisiologico del servizio ferroviario, connaturato alle sue particolari caratteristiche, tra le quali, principalmente, le finalità di interesse pubblico da perseguire ». E concludeva: « Il servizio ferroviario tende ad assumere la fisionomia di un servizio pubblico diretto neces-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

sariamente al soddisfacimento delle esigenze della collettività. Nei riguardi di esso, quindi, come fenomeno prevalentemente sociale, il significato del risultato finanziario non può esprimersi soltanto in termini di tornaconto aziendale o di pareggio: esso deve, invece, considerarsi soddisfacente quando il suo risultato si identifica con quello della buona amministrazione e, particolarmente della migliore amministrazione realizzabile nelle condizioni attuali ».

Ma, onorevoli colleghi, le condizioni attuali sono il risultato di una politica non encomiabile: tutti coloro che si occupano di trasporti conoscono tali condizioni. Sono il frutto di « quella posizione concettuale » che l'onorevole Angelini riconosceva errata soltanto un anno fa e cioè dopo 14 anni dalla fine della guerra.

Si è calcolato che i danni bellici subiti dalle ferrovie dello Stato sono valutabili in 700-750 miliardi di lire correnti. I finanziamenti gratuiti del tesoro per la ricostruzione sono stati inferiori ai due terzi di questa somma. Un terzo della ricostruzione è stato finanziato dalle ferrovie con mezzi di bilancio e con la contrazione di mutui onerosissimi.

Alle ferrovie concesse i capitali sono stati forniti a titolo gratuito, con gli effetti che abbiamo già segnalato e che ci hanno sospinto in Commissione a domandare la cessazione delle sovvenzioni e dei sussidi statali.

Il rapporto d'incidenza delle spese accessorie (con le quali si finanziano i mutui) sul totale delle spese ordinarie è andato crescendo in modo preoccupante. Nello stato di previsione in esame tale rapporto è di 29 miliardi e mezzo su 425 miliardi e mezzo: oltre il 6 e mezzo per cento.

Ovviamente, ne risentono gli stanziamenti per spese complementari, cioè per spese destinate a finanziare la manutenzione straordinaria e i rinnovi dei mezzi e degli impianti. Nell'anteguerra tali stanziamenti rappresentavano mediamente l'11,5 per cento delle spese totali di esercizio; dal 1950 al 1959 hanno rappresentato poco più del 5 per cento.

Si parla di anomalie negli impieghi, nelle destinazioni dei mezzi finanziari, di somme destinate alla ricostruzione ed all'ammodernamento che sarebbero state adoperate per opere di manutenzione ordinaria. Se anche ciò fosse (ed è da dimostrare) non mi sentirei di muoverne censura all'azienda ferroviaria, visto il trattamento che le è stato riservato e le conseguenze che ne sono derivate alla sua gestione.

Teorizzata l'autosufficienza, assai prima che si parlasse di rimborsi per oneri extra-aziendali, l'azienda ferroviaria, oberata di una larga quota delle spese della ricostruzione, lasciata con i suoi mezzi a risolvere le gravi questioni derivanti dall'usura tecnica degli impianti e del materiale e dagli arretrati d'ordinaria manutenzione e di aggiornamento, si trovò a dovere, tra l'altro, arginare la concorrenza insorgente dei veicoli stradali.

L'accordo con l'A.N.A.C., di cui si esaltano i vantaggi, è l'indice più sconcertante di un indirizzo sotto la cui soggezione lo Stato si indusse ad abdicare ai suoi stessi poteri per non scontentare quei monopoli che reclamavano via libera alla loro azione.

L'accordo ferrovie-A.N.A.C. fu il *modus vivendi* al quale l'azienda di Stato dovette sottostare, con l'alto assentimento del ministro dei trasporti, che pur era il titolare del potere di concessione e che avrebbe perciò, con atto unilaterale, potuto « assicurare le migliori condizioni di esistenza dei servizi di trasporto ed il loro armonico coordinamento nell'interesse del pubblico e dell'economia nazionale ».

Restituire ai pubblici poteri la loro funzione di disciplina ci sembra oggi indispensabile.

Se il tempo me lo consentisse, vorrei approfondire altre questioni sulle quali il dibattito in Commissione ha richiamato la nostra attenzione: quella, per esempio, dei giacimenti di vapori di gas nelle province di Grosseto, Siena, Pisa e Livorno, di cui la legge 2 giugno 1939 ha riservato alle ferrovie dello Stato, e per esse alla Larderello, i diritti di esclusiva della ricerca per la produzione di energia elettrica. Il collega Raffaelli, nell'illustrare un suo ordine del giorno, ci ha prospettato una situazione veramente grave. Egli ha definito la Larderello un « colosso nel deserto »; un colosso da cui traggono vantaggio alcune società, come la S.E.L.T., che acquistano l'energia prodotta a 2 lire per rivenderla a 5,50 o a 8,50 alle aziende municipalizzate erogatrici. Abbiamo sentito parlare di una fascia sfruttabile di circa 3 mila chilometri quadrati, di cui una esigua parte soltanto è stata sondata e messa a profitto. Ci riserviamo di riproporre quanto prima la questione con idonee iniziative parlamentari.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, abbiamo qui voluto prospettare gli aspetti della politica dei trasporti che la discussione preliminare svoltasi in seno

alla Commissione competente non ha, secondo noi, chiarito.

Abbiamo cercato di correggere alcune errate interpretazioni del nostro pensiero forse attribuibili a difetto di chiarezza nella esposizione. La nostra partecipazione al dibattito, sia in sede referente sia in quest'aula, ha voluto sottolineare l'esigenza di una direttiva nuova nella politica dell'intero settore.

Onorevole ministro, le preoccupazioni di continuità e di coerenza nei confronti del passato tarano o possono tarare anche i migliori propositi. So che il beneficio dell'inventario è un istituto che esula dal nostro campo. L'eredità del passato si deve, purtroppo, accettare tutta intera, anche quando il passivo supera di gran lungo l'attivo. Quello che nessuno, però, può obbligarci ad accettare è la perseveranza negli errori commessi da quello che i civilisti chiamano il *de cuius*. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, non mi occuperò, questa volta, del problema strada-rotaia, di cui tanto spesso ho avuto in questa aula occasione di parlare. Esprimo per altro la fiducia che l'attuazione di quella moderna politica dei trasporti, che sembra stare a cuore al ministro onorevole Ferrari Aggradi, abbia luogo con la collaborazione anche delle organizzazioni del settore, i cui dirigenti sono senza dubbio, nella loro qualità di operatori del trasporto, i più interessati alla stessa e possono dare un veramente cospicuo contributo di competenza e di esperienza. Mi occuperò, invece, questa volta, dell'autotrasporto di merci nel campo internazionale.

In tale campo si sono avuti in questi ultimi tempi, come è noto, notevoli sforzi, tesi alla unificazione delle legislazioni. Per ragioni varie, che sarebbe troppo lungo riferire in questa sede, ciascuno Stato ha legiferato fino ad ora per proprio conto, spesso ignorando il trasporto internazionale. La legge italiana 20 giugno 1935, n. 1349, e la legge 5 gennaio 1953, n. 33, relative alla disciplina dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli, tuttora in vigore, ignorano, appunto, del tutto l'autotrasporto in campo internazionale. Nessun accordo fra molti o parecchi Stati, tutt'al più accordi di reciprocità fra uno Stato e l'altro. Ma l'enorme sviluppo assunto nell'immediato dopoguerra dall'autotrasporto di merci nel traffico fra i vari paesi,

ha portato a concretare norme di carattere internazionale, che si occupano non solo della disciplina giuridica del contratto di trasporto, della responsabilità del vettore e delle condizioni di trasporto, ma anche della idoneità degli operatori e di quella dei mezzi adibiti al trasporto, insomma, in genere, della circolazione. A tali norme si è pervenuti attraverso accordi e convenzioni, che hanno proceduto alla armonizzazione delle norme esistenti nei vari paesi.

Fra gli accordi e convenzioni si possono ricordare:

a) quanto alla circolazione ed alla segnaletica stradale: la convenzione sulla circolazione stradale del 19 settembre 1949, alla quale aderisce la maggior parte dei paesi, entrata in vigore il 26 maggio 1952, ratificata in Italia con legge 19 maggio 1952, n. 1049; il protocollo relativo alla segnaletica stradale del 19 settembre 1949, entrato in vigore il 20 dicembre 1953, ratificato in Italia con legge 15 maggio 1952, n. 1049; l'accordo europeo per l'applicazione dell'articolo 23 della convenzione del 1949 sulla circolazione stradale, relativa ai pesi e alle dimensioni dei veicoli ammessi a circolare su determinate strade delle parti contraenti, del 16 gennaio 1950, entrato in vigore il 1° luglio 1952, ratificato in Italia con la legge 16 marzo 1956, n. 371; l'accordo europeo relativo ai segni sulla carreggiata del 13 dicembre 1957, non ancora entrato in vigore; l'accordo relativo alla adozione di condizioni uniformi di omologazione delle attrezzature e dei pezzi di veicoli a motore, del 20 marzo 1958, entrato in vigore il 20 giugno 1959, non ancora ratificato dall'Italia; l'accordo europeo a completamento della convenzione del 1949 sulla circolazione stradale e del protocollo del 1949, relativo alla segnaletica stradale del 16 settembre 1950, entrato in vigore il 20 dicembre 1953, ratificato dall'Italia con legge 16 marzo 1956, n. 371;

b) quanto agli itinerari: la dichiarazione sulla costruzione di grandi strade di traffico internazionale del 16 settembre 1950, entrata in vigore il 16 settembre 1950, ratificata dall'Italia con legge 16 marzo 1956, n. 371;

c) quanto alle questioni economiche: l'accordo generale per la regolamentazione economica dei trasporti stradali internazionali e capitolato d'onori del 17 marzo 1954, ratificato dall'Italia con legge 25 aprile 1957, n. 411, non ancora entrato in vigore, perché i paesi aderenti allo stesso non raggiungono il previsto numero di 5; il protocollo relativo alla adozione dell'allegato C-1 al capitolato d'onori del 1° luglio 1956, non entrato in vi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

gore in nessun paese; la convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (C.M.R.) del 19 maggio 1956, neppure ancora entrata in vigore;

d) quanto alle dogane: la convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci sotto copertura di *carnet* T.I.R., del 15 gennaio 1959, entrata in vigore il 7 gennaio 1960 nei paesi, che l'hanno sottoscritta e ratificata.

A proposito di tale convenzione, ritengo opportuno richiamare l'attenzione del ministro e del Parlamento sul fatto che in Italia è tuttora in vigore il progetto di convenzione T.I.R., ratificato con legge del 30 luglio 1952, n. 1747, mentre la convenzione, di cui sopra, non è stata ancora fortunatamente ratificata. Dico « fortunatamente », in quanto la stessa presenta delle lacune notevoli, che rendono critica la possibilità di applicazione del regime T.I.R., la cui importanza è, invece, enorme per l'autotrasporto di merci, in quanto gli automezzi, che lo utilizzano, evitano visite doganali e conseguenti soste e versamenti di diritti alle dogane di transito.

Il sistema, entrato in vigore in Italia nel 1954, ha incontrato tanto il favore degli autotrasportatori che nell'anno 1959 sono stati rilasciati circa 20 mila *carnets* T.I.R. contro i 500 rilasciati nel 1955. Il Parlamento non è stato ancora — come ho detto — chiamato a deliberare sulla nuova convenzione. Mi riservo, quando lo sarà, di intervenire nella discussione del relativo disegno di legge per dimostrare la necessità di una maggiore rispondenza delle norme di tale convenzione alle reali esigenze del traffico.

Vanno, poi, ricordati: la convenzione doganale relativa all'importazione temporanea dei veicoli stradali commerciali, del 18 maggio 1956, entrata in vigore l'8 aprile 1959, non ancora ratificata dall'Italia; l'accordo relativo all'applicazione provvisoria dei progetti di convenzione internazionale doganale sul turismo, sui veicoli stradali commerciali e sul trasporto internazionale delle merci su strada, del 16 giugno 1949, modificato dal protocollo addizionale del 28 novembre 1952, entrato in vigore in Italia il 1° gennaio 1960; la convenzione doganale relativa ai *containers*, del 18 maggio 1959, non ancora ratificata dall'Italia.

Non si può per altro non sottolineare che, di fronte alla attività normativa, indubbiamente notevole, degli organismi internazionali competenti, quali la commissione economica per l'Europa (E.C.E.), la Comunità economica europea (C.E.E.), la Comunità euro-

pea del carbone e dell'acciaio (C.E.C.A.) e in particolare la conferenza europea dei ministri dei trasporti (C.E.M.T.), non ha fatto riscontro l'adeguamento ad essa della legislazione regolatrice, all'interno dei singoli paesi, dei trasporti. Mi piace in proposito rilevare che il ministro onorevole Ferrari Aggradi ha, nella sua pur breve permanenza nel dicastero dei trasporti, spinto naturalmente dalla sua passione europeista, già rilevato tali deficienze, impegnandosi per una politica di unificazione delle norme. E ricordo anche che di tali problemi si occupa ora, insieme, l'assemblea della Comunità economica europea, nella quale anche parlamentari italiani, tra i quali gli amici onorevoli Carcaterra e Troisi, hanno fatto sempre sentire la loro voce.

Molto significativo è stato il dibattito, che ha avuto luogo sul rapporto di M. Kapteyn, che auspica una politica estremamente dirigitica nel campo dei trasporti, che naturalmente noi con energia respingiamo.

Poiché in attesa dell'auspicata unificazione della regolamentazione della materia ancora si fa ricorso agli accordi bilaterali, di cui ho in principio parlato, non posso fare a meno di osservare che anche essi potrebbero, almeno *medio tempore*, avere effetti positivi, se loro criterio ispiratore fosse quello di tutelare le esigenze dei traffici stradali e di porre su uno stesso piano economico gli operatori dei due paesi interessati.

In pratica, invece, l'accordo bilaterale viene considerato né più né meno uno strumento di coordinamento fra sistemi concorrenti e viene concluso ora per imporre insufficienti contingenti di autorizzazione, ora limitazioni alla circolazione, ora per aumentare artificialmente il costo dei trasporti con l'applicazione di particolari oneri fiscali.

Se ne vuole una prova? Si prendano in esame le vicende dei rapporti italo-austriaci nel campo della regolamentazione dei trasporti su strada fra i due paesi, che solo in questi giorni, e con soddisfazione di tutti, si sono conclusi.

Ed eccovi ora un elenco dei problemi più importanti, che oggi sono dibattuti sul piano internazionale, alla cui soluzione è legata, in definitiva, ogni possibilità di affermazione e di sviluppo dell'autotrasporto italiano all'estero.

Il primo è quello della limitazione nella concessione delle autorizzazioni al trasporto in campo internazionale, che per quanto si è sopra detto scaturisce di regola dagli accordi bilaterali. Ci si trova con essa di fronte ad una remora sia al naturale sviluppo

dell'autotrasporto, sia alla concorrenza, non consentendo all'utenza di avvalersi del mezzo per essa più economico ed istradandola verso sistemi meno rispondenti alle proprie esigenze con grave danno suo e, quindi, della nazione.

Un particolare cenno devo fare al trasporto delle derrate deperibili e specialmente degli ortofrutticoli, la cui esportazione rappresenta per l'economia del nostro paese un fattore fondamentale e che ha trovato nell'autotrasporto un notevole incentivo specialmente per quei prodotti, la cui deperibilità impone un impiego di veicoli opportunamente attrezzati e soprattutto un rapido trasferimento di essi, l'assenza assoluta di trasbordi, la massima regolarità e tempestività nella immissione sul mercato anche di partite specialmente pregiate, primizie, ecc. Orbene, detto trasporto trova un ostacolo alla sua esportazione appunto nella limitazione dei permessi per la effettuazione di trasporti internazionali.

Vi sono anche problemi da risolvere nel campo doganale. Vengono auspiccate: l'abolizione dei documenti di temporanea importazione ed esportazione dei veicoli adibiti al trasporto delle merci in analogia a quanto già praticato per i veicoli da turismo e di trasporto viaggiatori; una attrezzatura delle dogane di confine ed interne, adeguata alla natura ed allo sviluppo dell'autotrasporto, dandosi a questo l'appropriata assistenza; l'apertura degli uffici doganali di frontiera anche nelle ore notturne per agevolare i trasporti di merci viaggianti sotto copertura di *carnet* T.I.R.; l'armonizzazione delle legislazioni nazionali doganali allo spirito e alla lettera della convenzione T.I.R., allo scopo di renderne possibile ed utilmente efficace l'applicazione.

Ancora un problema: quello dei limiti di peso e delle dimensioni dei veicoli. In campo internazionale si sta cercando di attuare l'armonizzazione delle norme che disciplinano i limiti massimi di peso e di dimensione dei veicoli industriali. Al riguardo non si può che plaudire alla politica seguita dall'Italia, che si sta battendo strenuamente, perché venga riconosciuto il limite massimo di 18 metri di lunghezza per gli autotreni previsto dal nostro codice della strada e dalla convenzione di Ginevra del 1949. Per contro, francesi e tedeschi tendono, attraverso irrazionali limitazioni, a favorire l'uso del semirimorchio nei confronti dell'autotreno che, come è noto, rappresenta per l'economia dei trasporti del nostro paese il mezzo più efficace e, per questo, più temibile in campo internazionale.

Gli argomenti, che si sogliono addurre a sostegno della tesi favorevole all'ulteriore riduzione della lunghezza dell'autotreno (si mira a portarlo complessivamente a metri 15,50), non possono essere ritenuti validi e convincenti.

Un problema della massima importanza è quello dei traffici internazionali da e per Trieste, che vengono influenzati da assurde discriminazioni tariffarie introdotte dall'Austria e dalla Germania al fine di convogliare i traffici verso i porti del nord, con grave danno dell'economia della nobile città italiana.

I problemi, sui quali ho attirato l'attenzione della Camera, sono attentamente seguiti dagli operatori economici. Mi riferisco non soltanto agli autotrasportatori, ma anche agli spedizionieri, che nell'attività internazionale hanno una particolare sensibilità. Essi auspicano di poter collaborare con le pubbliche amministrazioni non solo nel campo interno, ma anche in quello internazionale e specialmente in quello del mercato comune.

Mi sia consentito da ultimo pregare l'onorevole ministro dei trasporti di volere autorevolmente intervenire, affinché, nella predisposizione delle limitazioni, che inevitabilmente saranno apportate alla circolazione nell'ambito di Roma durante le prossime olimpiadi, si cerchino di evitare quanto più possibile restrizioni agli autotrasporti di merci, che assolvono, come è noto, ad una funzione di pubblica utilità e che, specialmente in quel periodo, dovranno superare notevoli difficoltà per garantire i rifornimenti alla città, le cui esigenze di approvvigionamento saranno senza dubbio notevolmente maggiori che nel passato a causa dell'affluenza di decine di migliaia di turisti italiani e stranieri.

Non posso chiudere questo mio intervento senza complimentarmi con l'onorevole Romano per il quadro di insieme dei problemi del settore dei trasporti che egli, con serena obiettività, ci ha offerto nella sua relazione. (*Applausi*).

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

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che i seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla II Commissione (Affari interni):

MALAGODI ed altri: « Modificazioni nella struttura amministrativa della provincia di Milano, estensibili alle altre province che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 12 LUGLIO 1960

presentano particolari caratteristiche di sviluppo » (*Urgenza*) (235) (*Con parere della V, della VI, della IX e della XIV Commissione*);

D'ONOFRIO ed altri: « Riforma della legge comunale e provinciale » (2267) (*Con parere della I, della IV e della VI Commissione*);

BALLARDINI ed altri: « Abrogazione del terzo comma dell'articolo 1 della legge 2 febbraio 1939, n. 374, contenente norme per la consegna obbligatoria di esemplari degli stampati e delle pubblicazioni » (2314) (*Con parere della IV Commissione*);

alla III Commissione (Affari esteri):

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica (Euratom) per la istituzione di un Centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 » (*Approvato dal Senato*) (2322) (*Con parere della V e della XII Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

FERRAROTTI: « Modificazioni agli articoli 84 e 136 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645 » (2293) (*Con parere della V Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

DI BENEDETTO ed altri: « Istituzione di una scuola superiore di archeologia nella città di Agrigento » (2008) (*Con parere della V Commissione*);

alla XII Commissione (Industria):

DESI ed altri: « Disciplina della concessione della rivendita dei quotidiani e dei periodici » (2266) (*Con parere della II Commissione*);

alla XIV Commissione (Igiene e sanità):

PERDONÀ ed altri: « Divieto della propaganda pubblicitaria di prodotti da fumo » (2313) (*Con parere della IV Commissione*).

La II Commissione (Interni) nella seduta dell'8 corrente ha deliberato di chiedere che le seguenti proposte di legge, già assegnate in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

DIAZ LAURA: « Provvidenze per la valorizzazione dell'isola d'Elba » (80);

LUCCHESI ed altri: « Modifiche alla legge 31 marzo 1954, n. 82, che prevede un contributo a favore dell'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba » (140);

LUCCHESI ed altri: « Modifica all'articolo 6 della legge 23 febbraio 1952, n. 101, istitutiva dell'Ente per la valorizzazione dell'isola d'Elba » (1697).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 13,05.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI