

CCCXXIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 19 LUGLIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	16064	FERRARI AGGRADI, <i>Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti</i> 16066, 16086, 16091
Disegni di legge:		CECCHERINI 16087
(Annunzio)	16064	Proposte di legge:
(Approvazione in Commissione)	16100	(Annunzio) 16064
(Deferimento a Commissione)	16065	(Deferimento a Commissione) 16065
(Presentazione)	16092	(Trasmissione dal Senato) 16064
(Trasmissione dal Senato)	16064	Proposte di legge (Svolgimento):
Disegno di legge (Discussione):		PRESIDENTE 16065
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 (2322)	16092	GUERRIERI FILIPPO 16065
PRESIDENTE	16092	FERRARI AGGRADI, <i>Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti</i> 16065
SCARASCIA, <i>Relatore</i>	16093	VEDOVATO 16065
SEGNI, <i>Ministro degli affari esteri</i>	16093	Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (Doc. V, n. 3) e del progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (Doc. V, n. 4) (Discussione):
GUADALUPI	16093	PRESIDENTE 16099, 16100
DE GRADA	16094	MAROTTA, <i>Questore</i> 16099
VEDOVATO	16095	BRUSASCA 16099
Disegno di legge (Seguito della discussione):		Inversione dell'ordine del giorno:
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974)	16066	PRESIDENTE 16099
PRESIDENTE	16066	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)
ROMANO BARTOLOMEO, <i>Relatore</i>	16066	

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

La seduta comincia alle 10,30.

GUADALUPI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 15 luglio 1960.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Maria Pia Dal Canton, Longoni e Pedini.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i provvedimenti:

TITOMANLIO VITTORIA ed altri: « Modifiche alla legge 17 luglio 1942, n. 995, sul mantenimento dei minori assistiti nell'« Albergo dei poveri » di Napoli » (Già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato da quella I Commissione) (1317-B);

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate e in transito nel porto di Venezia » (Già approvato dalla X Commissione della Camera e modificato da quella VII Commissione) (1334-B);

Senatore BRACCESI: « Aumento da lire 20.000.000 a lire 50.000.000 del contributo ordinario a favore dell'Unione italiana ciechi » (Approvato da quella I Commissione) (2358);

« Istituzione del Comitato nazionale per l'energia nucleare » (Approvato da quel Consesso) (2362).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: i primi due, alle Commissioni che già li hanno avuti in esame, nella stessa sede, con il parere, per il primo, della V Commissione; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Il Senato ha trasmesso anche i seguenti provvedimenti:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (Approvato da quel Consesso) (2368-2368-bis);

STORTI ed altri: « Divieto d'intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e di servizi » (Già approvato dalla Camera e modificato da quel Consesso) (130-134-B).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione competente, in sede referente; l'altro, alle Commissioni riunite IV (Giustizia) e XIII (Lavoro), che già lo ebbero in esame, nella stessa sede.

Annunzio di disegni di legge.

PRESIDENTE. Sono stati presentati disegni di legge:

dal Ministro del turismo e dello spettacolo:

« Autorizzazione agli enti autonomi lirici a contrarre mutui con l'Istituto di credito delle casse di risparmio italiane » (2363);

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Adeguamento dell'indennità di alloggio spettante ai titolari e reggenti di direzioni di istituti di prevenzione e di pena sprovviste di alloggi demaniali gratuiti » (2364);

« Nuova data d'inizio del riassorbimento degli aumenti di organico del corpo degli agenti di custodia » (2365);

« Aumento dell'organico degli uscieri giudiziari » (2366);

« Disposizioni sulla decorrenza della nomina ad aggiunto giudiziario » (2367).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Per il primo dei disegni di legge testé annunciati, il Governo ha chiesto l'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

PRETI: « Aumento degli assegni familiari nel settore delle assicurazioni » (2359);

CASTELLUCCI ed altri: « Nuove disposizioni in materia di imposta generale sull'entrata » (2360);

BUZZI ed altri: « Norme interpretative dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 20, per la liquidazione delle pensioni al personale della scuola elementare, e norme integrative dell'articolo 28 della legge 13 marzo 1958, n. 165 » (2361).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato allo svol-

gimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; dell'altra, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

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.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge.

La prima è quella di iniziativa dei deputati Guerrieri Filippo, Baccelli, Scarascia, Ruggero Villa, Viale, Raffaele Leone, Chiantante, Fornale, De Meo, De' Cocci, Galli, Semeraro, Lucchesi, Lucifredi, Belotti, Giacomo Corona, Bolla, Veronesi, Biasutti, Berloff, Buffone, Roselli, Breganze, Martina e Buzzetti:

« Modifiche alla legge 27 marzo 1953, n. 259, concernente l'aumento dei soprassoldi di medaglie al valor militare e degli assegni ai decorati dell'Ordine militare d'Italia ed estensione del soprassoldo ai decorati della croce di guerra al valor militare » (1965).

L'onorevole Filippo Guerrieri ha facoltà di svolgerla.

GUERRIERI FILIPPO. Signor Presidente, mi rimetto alla relazione scritta e, poiché si tratta di una materia assai importante e particolarmente delicata, chiedo l'urgenza.

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 Guerrieri.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Vedovato:

« Cessione a titolo gratuito al comune di Firenze del compendio demaniale denominato " Palazzo Buontalenti " » (2261).

L'onorevole Vedovato ha facoltà di svolgerla.

VEDOVATO. Signor Presidente, la proposta di legge è preceduta da un'ampia relazione che mi esime da un'ulteriore trattazione ai fini della presa in considerazione. Mi rimetto ad essa e chiedo l'urgenza.

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 Vedovato.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

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

Deferimento a Commissioni.

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

alla I Commissione (Affari costituzionali):

« Istituzione della carriera esecutiva dei " tecnici elettorali " nell'amministrazione civile dell'interno » (2328) (*Con parere della II e della V Commissione*);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Norme integrative alle leggi 25 giugno 1949, n. 409, 4 marzo 1952, n. 137, e 27 febbraio 1958, n. 173, concernenti la costruzione di case per i senza tetto e di case per i profughi » (2331) (*Con parere della V e della VI Commissione*);

alla XII Commissione (Industria):

« Istituzione del Comitato nazionale per l'energia nucleare » (*Approvato dal Senato*) (2362) (*Con parere della III, della V e della VIII Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla II Commissione (Affari interni):

CALABRÒ: « Revisione del sovrapprezzo in favore del fondo nazionale per il soccorso in-

vernale sui biglietti di ingresso ai pubblici spettacoli » (2285) (*Con parere della V Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

AIMI: « Deroga all'articolo 56 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, per il pagamento degli impegni derivanti dall'applicazione della legge 27 novembre 1956, n. 1367 » (2301) (*Con parere della XI Commissione*).

Ritengo che il disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni e mareggiate verificatesi in Calabria, Lucania e Sicilia dal giugno 1958 a tutto il marzo 1960 e in Toscana ed Emilia dall'11 dicembre 1959 al 31 maggio 1960 » (2330), per il quale il Governo ha chiesto l'urgenza, possa essere deferito alla IX Commissione (Lavori pubblici) in sede legislativa, con il parere della V e della XII Commissione.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (1974).

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

Come la Camera ricorda, nella seduta pomeridiana del 15 luglio è stata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Bartolomeo Romano.

ROMANO BARTOLOMEO, *Relatore*. In considerazione della brevità del tempo a disposizione e dato che tutti gli argomenti sono stati ampiamente trattati nella relazione scritta, dichiaro di rinunciare alla replica orale.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, apprezzo lo spirito che in questo momento la ispira nel rimettersi alla diffusa e veramente lodevole sua relazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro *ad interim* dei trasporti.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Mi è gradito rivolgere innanzitutto un ringraziamento all'onorevole Bartolomeo Romano, la cui ampia ed organica relazione non solo ha grandemente facilitato il buon andamento della discussione, ma mi consente ora di inserire l'esposizione che sto per

fare in una cornice completa ed armonica di dati informativi e di utili considerazioni.

Desidero altresì ringraziare i vari oratori intervenuti nel dibattito ed assicurarli che ho preso accuratamente nota di tutte le loro osservazioni e raccomandazioni, delle quali terrò il dovuto conto nell'ulteriore adempimento dei miei compiti al Ministero dei trasporti.

E se non mi sarà possibile in questa sede, per doverosi limiti di tempo, dare una risposta immediata a tutti i quesiti che mi sono stati rivolti, sarò per altro lieto di approfondire direttamente con i colleghi interessati i vari aspetti specifici che non potranno trovare un'esauriente trattazione in questo mio intervento. Del resto, durante l'esame del bilancio compiuto in Commissione mi sono premurato di rispondere con dettagliate informazioni a molte questioni particolari ivi proposte e ho altresì precisato il punto di vista del Ministero sui numerosi ordini del giorno presentati.

In questo mio intervento vorrei soprattutto attenermi agli aspetti essenziali del settore affidato alla mia responsabilità, esponendo in sintesi i criteri fondamentali ai quali si ispira l'azione in corso da parte del mio Ministero e le linee programmatiche che sono alla base della sua futura attività.

In via pregiudiziale mi sia consentito precisare, replicando ad un'insinuazione formulata dai banchi dell'opposizione, che la posizione del ministro *ad interim*, da me assunta nell'adempimento di un preciso dovere verso la cosa pubblica, non menoma i poteri che mi spettano secondo la Costituzione e le altre leggi dello Stato e non mi impedisce di assolvere in pieno alle mie funzioni, assumendone, nel contempo, tutte le responsabilità inerenti. È inoltre mia convinzione che il compito fondamentale di un ministro sia, appunto, quello di amministrare nel senso più alto della parola ed io, pertanto, mi sono dedicato e mi dedicherò all'amministrazione del settore affidatomi con tutto l'impegno richiesto dall'ampiezza e dalla gravità dei problemi che esso presenta.

Qualche altro oppositore ha posto maliziosamente la domanda se l'attuale Governo abbia una sua politica dei trasporti e, nel caso, come io intenda personalmente attuarla. È facile obiettare che se a ciascuno è lecito apportare al lavoro che è chiamato a svolgere una propria particolare impronta, nel caso specifico i compiti di un ministro non si traducono — come è stato insinuato dagli oppositori in parola — in una azione perso-

nale: l'attività del ministro deve necessariamente inquadrarsi nell'azione più vasta del Governo, di cui è membro e di cui condivide le responsabilità collegiali. Mi corre l'obbligo di aggiungere che se, in via personale, sto cercando di dare ogni possibile contributo all'attività del Ministero, la mia preoccupazione fondamentale è che essa, esprimendo la linea concordemente fissata dal Governo per il settore dei trasporti, si configuri come continuazione e sviluppo del lavoro finora compiuto e si inserisca efficacemente nell'azione diretta a perseguire gli obiettivi generali della nostra politica economica.

Considero infatti mio peculiare dovere garantire la continuità con il passato, puntando, al tempo stesso, verso le prospettive indicate dalla politica di sviluppo. Ritengo con ciò di operare nello spirito che ha animato il ministro Angelini nella sua lunga e proficua permanenza alla direzione del Ministero e che, secondo le sue stesse parole, può così sintetizzarsi: « far sì che i trasporti, che rappresentano nell'economia nazionale un elemento determinante, possano migliorare superando le situazioni difficili in cui purtroppo si sono venuti a trovare ».

Quanto agli obiettivi immediati dell'azione che mi propongo di svolgere, mi riferisco alle dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio onorevole Tambroni nelle quali si sottolineava che « particolare accentuazione verrà data al settore dei trasporti, sia in relazione alla necessità di un più stretto coordinamento tra le varie attività sia per l'urgenza connessa alla soluzione di alcuni specifici problemi ». Per quanto riguarda in particolare le ferrovie, tali dichiarazioni specificavano l'esigenza di attuare « una progressiva riorganizzazione delle ferrovie dello Stato, che, secondo una prospettiva moderna della funzionalità dei trasporti su rotaia, tenda ad assicurare maggiore efficienza al sistema, diminuendo nel contempo gli oneri a carico del bilancio ».

E dunque nostro intendimento agire in modo che la politica dei trasporti costituisca parte integrante e propulsiva della politica di sviluppo in corso, che tende, attraverso l'aumento del reddito nazionale e il superamento dei problemi strutturali del nostro paese, ad assicurare strumenti di lavoro per tutti gli italiani ed a garantire un più diffuso benessere alle nostre famiglie.

I trasporti rappresentano una delle strutture portanti dell'intero sistema economico e noi vogliamo che questa struttura sia la

più efficiente, la meno costosa possibile e tale da favorire uno sviluppo generale della produzione, sulla base di precisi criteri di produttività e di ampia liberalizzazione.

A tale scopo è fondamentale che la politica dei trasporti venga viepiù perseguita con visione organica delle esigenze globali della nostra economia. Infatti i trasporti sono e vanno considerati come strumenti di politica economica, in quanto tutto ciò che si fa in questo settore non è fine a se stesso, ma ha una funzione essenzialmente strumentale; deve cioè servire agli altri settori e va, quindi, valutato in funzione delle esigenze di questi ed in vista degli obiettivi generali della politica economica.

L'importanza del settore dei trasporti non è tanto legata alla massa, pur cospicua, di occupazione che determina o al peso economico intrinseco del settore e ai diretti interessi che attorno ad esso gravitano, quanto piuttosto al fatto che esso si comporta come fattore condizionante e stimolante dello sviluppo economico. Come tale, esso è, in effetti, un settore propulsivo, secondo la definizione ormai tradizionale dello schema Vanoni; uno di quei settori, cioè, nei quali, a causa proprio della loro funzione di base, si deve in ogni modo realizzare un volume ben determinato di investimenti, sia dal punto di vista quantitativo sia da quello qualitativo, perché altrimenti si rischierebbe di compromettere l'intero sviluppo economico. In altri settori le scelte e le dimensioni degli investimenti sono affidati allo spirito di iniziativa degli imprenditori, che — a seconda delle possibili valutazioni delle condizioni tecniche, economiche e di mercato — possono orientarsi in modi diversi, pur adempiendo egualmente l'impegno essenziale di aumentare la produzione e le occasioni di lavoro. Nei settori propulsivi e, nella specie, in quello dei trasporti, occorre invece che gli investimenti e l'attività produttiva siano tali da assicurare la messa a disposizione di quei beni e di quei servizi, senza i quali si determinerebbero carenze o strozzature, suscettibili di frenare o addirittura di compromettere l'espansione economica di tutto il sistema.

Tali considerazioni universalmente valide assumono, se riferite al nostro paese, un particolare rilievo a causa sia della speciale configurazione del territorio italiano sia della natura difficile e accidentata del terreno; per cui uno sviluppo armonico delle attività produttive richiede una rete di trasporti molto diffusa e particolarmente efficiente. Inoltre, la nostra posizione eccentrica nei confronti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

del continente europeo, dal quale siamo per di più divisi dalla catena alpina, impone impegni, per così dire, eccezionali anche per quanto riguarda la messa a punto e lo sviluppo delle vie di comunicazione verso l'estero.

Per valutare appieno l'importanza e la complessità di una politica dei trasporti occorre inoltre tenere presenti due ordini di considerazioni particolari, che possono così sintetizzarsi:

a) pur tenuto conto di quanto sopra detto circa le caratteristiche degli investimenti nei settori propulsivi, le scelte da fare nel settore dei trasporti dipendono in larga parte da nostre valutazioni pregiudiziali: se costruire certe strade o meno; se intensificare le comunicazioni per cielo, per mare, per strada ordinaria o per rotaia; come coordinare tra loro vie e mezzi di trasporto, sono tutti giudizi che risultano prevalentemente condizionati dal tipo di politica che vogliamo perseguire e dalle decisioni di fondo che esso comporta;

b) il settore dei trasporti è caratterizzato, inoltre, da un notevole dinamismo: i mezzi di trasporto sono in continua e rapida evoluzione, per cui si presentano problemi sempre nuovi, connessi con la necessità di adeguarsi rapidamente ai tempi e, possibilmente, di prevenirli, specialmente sotto il punto di vista degli investimenti.

Ne consegue che, fissati nel quadro della politica economica generale gli obiettivi specifici della politica dei trasporti (ed al riguardo mi pare che essi ormai risultino così chiaramente individuati: eliminazione delle possibili strozzature, avvicinamento dei centri di produzione e di consumo, collegamento del nostro mercato con quello europeo e mondiale), occorre scegliere le vie più adeguate alla soluzione dei conseguenti problemi, procedendo — tanto in sede di decisione quanto in fase di esecuzione — sulla base di uno stretto coordinamento tra il mio Ministero e gli altri ministeri interessati al settore dei trasporti.

Ma fondamentale criterio ispiratore della politica dei trasporti deve essere quello di far sì che, col minor onere possibile per la collettività, il sistema sia sempre in grado di favorire lo sforzo in atto per ottenere un'intensa, sana ed equilibrata espansione delle attività produttive. E, sia sul piano generale sia su quello aziendale, nulla deve essere tralasciato affinché i nostri servizi siano disponibili alle migliori condizioni ed ai minori costi possibili.

È vero, onorevole Marchesi, che, in questo quadro, non possono essere trascurate alcune esigenze di carattere generale e i problemi connessi con la cosiddetta « teoria dei costi congiunti » (secondo cui determinati oneri aziendali possono trovare giustificazione in vantaggi che ne derivano al complesso delle attività produttive), ma ovunque e in ogni caso è sempre valido l'impegno per cui alla massima efficienza del servizio deve accompagnarsi la massima economicità delle gestioni consentita dagli elementi obiettivi. In modo particolare occorre che, attraverso un efficiente coordinamento degli sforzi, sia assicurato il razionale impiego delle risorse nazionali, evitando doppij e sprechi sia per quanto riguarda gli investimenti sia per quanto concerne l'impiego dei diversi mezzi di trasporto.

A tale scopo, mentre sul piano settoriale o aziendale noi intendiamo operare in modo che le ferrovie o i servizi automobilistici assumano una posizione di avanguardia nell'efficienza tecnica ed economica, adeguandosi tempestivamente alle esigenze del progresso, sul piano generale ci stiamo adoperando e continueremo ad adoperarci per assicurare uno stretto coordinamento sia negli investimenti sia nell'impiego dei mezzi. Gli interventi di carattere settoriale hanno infatti una loro piena ragione di essere, solo ove siano organicamente coordinati con l'azione dei settori collegati, nel quadro di una politica unitaria ed in vista di obiettivi comuni. Non va, inoltre, trascurato anche un fatto di notevole importanza ai fini della politica economica, vale a dire che l'azienda delle ferrovie dello Stato costituisce oggi uno dei pochi strumenti anticongiunturali di rapido impiego a disposizione del Governo. L'esperienza passata ha infatti dimostrato come i tempi tecnici e amministrativi di intervento delle ferrovie dello Stato siano tra i più brevi e come in periodo di recessione essa sia uno tra i pochi canali disponibili per un rapido ed effettivo acceleramento della spesa.

In tale quadro mi propongo di esaminare, qui di seguito, distintamente i vari problemi delle ferrovie e della motorizzazione civile, ai quali seguiranno, infine, alcune considerazioni di insieme.

Il relatore, nel tracciare una breve storia delle ferrovie, ha giustamente sottolineato come esse — sorte inizialmente per iniziativa dei privati e da questi gestite con criteri non congrui e con spirito spesso rinunciatario — pur avendo avuto, dopo il passaggio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

allo Stato, periodi per così dire felici, non siano mai state oggetto, in passato, di una programmazione organica veramente adeguata e di periodo sufficientemente ampio. Questo fatto, le distruzioni gravissime delle due guerre mondiali e le inevitabili distorsioni della politica autarchica, hanno fatto sì che le ferrovie siano a tutt'oggi, nella loro strutturazione, il risultato di impulsi generosi e di interventi avveduti, ma anche di stati d'inerzia, di carenze, di errori e di metodi che debbono essere superati.

Dopo l'ultima guerra la ricostruzione è stata rapida e, sotto certi aspetti, miracolosa; successivamente si è iniziata una politica di potenziamento che ha già conseguito importanti risultati, portando le nostre ferrovie ad un livello che non è inferiore a quello raggiunto dai paesi più progrediti. Il merito di ciò va in gran parte ai miei predecessori, ai quali desidero rendere un cordiale omaggio, ed a quanti, dirigenti e maestranze, hanno dato, nei vari livelli dell'amministrazione, il proprio contributo di capacità e di lavoro. Ma non vi è dubbio che se molto è stato compiuto, molto rimane ancora da fare per ottenere che le nostre ferrovie si portino all'altezza delle crescenti esigenze di uno Stato moderno, che sta attuando una sana ed intensa politica di sviluppo e vuole inserirsi efficacemente, traendone permanenti benefici, nelle grandi correnti del traffico internazionale; e ciò specialmente se si tiene conto che il nostro paese costituisce, sotto l'aspetto territoriale, un'appendice del continente europeo e presenta — come ho prima accennato — configurazione e caratteristiche orografiche particolarmente difficili.

Ritengo superfluo, in questa sede, specificare i progressi raggiunti, tanto più che a tutti i Parlamentari sono stati distribuiti sia la relazione dell'esercizio 1958-59, sia un apposito volume illustrativo delle realizzazioni compiute. Si tratta, nel complesso, di un'ampia documentazione che dimostra, in modo chiaro e sotto tutti i vari aspetti, gli importanti risultati già ottenuti. In analogia alla prassi instaurata in altri settori dell'intervento pubblico, si è voluto qui, come dice il titolo della documentazione, adottare il metodo della « casa di vetro » e confido che ciò costituisca una garanzia di chiarezza e di sincerità.

Ma, proprio per coerenza a siffatto metodo di lavoro, non si può per altro tacere che, vicino a risultati altamente positivi, vi sono aspetti preoccupanti ai quali è neces-

sario rivolgere, responsabilmente, la nostra attenzione.

Il conto economico si chiude contabilmente, secondo le previsioni afferenti l'esercizio 1960-61, con un disavanzo di 22,6 miliardi. E da rilevare, per altro, che nella redazione di tale bilancio si è applicata per la prima volta integralmente la legge 29 novembre 1957, n. 1155, riguardante il rimborso alle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali e ciò sulla base dei criteri per una valutazione e ripartizione analitica disposti dal decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411, che disciplina l'applicazione della legge stessa. Il complesso di tali rimborsi, iscritti provvisoriamente a carico del bilancio del tesoro, e che in parte verranno ripartiti fra vari ministeri interessati, ammonta a circa 72 miliardi.

A ciò va aggiunto il fatto che il tesoro si è assunto in parte gli oneri per il servizio delle pensioni dei ferrovieri: in applicazione della legge 24 dicembre 1959, n. 1144, il tesoro ha elevato il contributo a tale titolo a favore del bilancio delle ferrovie dello Stato da 10 a 15 miliardi su 84 miliardi complessivi compresi nel bilancio in esame.

Basta ricordare le cifre sopra indicate per mettere in evidenza l'importanza degli oneri che a vario titolo gravano sul tesoro. Ma va subito aggiunto, per chiarezza, che il bilancio delle ferrovie dello Stato, così come è attualmente impostato, non esprime quei risultati e non porta a quel saldo che si otterrebbe ove il bilancio stesso venisse informato ai criteri normalmente seguiti dalle imprese industriali.

Una revisione rigorosa del bilancio alla stregua dei criteri normalmente usati dalle aziende industriali darebbe luogo a variazioni, anche di notevole ammontare, ora in aumento ora in diminuzione del disavanzo. Così dovrebbero essere aumentati, in quanto non valutati nella necessaria misura, gli stanziamenti relativi alle manutenzioni, sostanzialmente di carattere ordinario, e le quote annuali per il rinnovamento di alcuni impianti fissi e del materiale rotabile. Di contro, però, non dovrebbero a nostro avviso essere portati a carico del conto economico e del bilancio di gestione, quale dovrebbe essere quello dell'azienda delle ferrovie dello Stato, le quote di ammortamento dei prestiti contratti per gli investimenti di carattere patrimoniale, quali i raddoppi, le elettrificazioni, ecc., che costituiscono opere pubbliche con caratteristiche analoghe a quel-

le delle strade ordinarie, da portare in aumento del patrimonio dello Stato.

Anche le somme cospicue erogate per il pagamento di pensioni hanno raggiunto un così alto livello in conseguenza di rivalutazioni, concessioni ed estensioni disposte con leggi speciali al di fuori dei normali rapporti aziendali e per motivi estranei a tali rapporti, da determinare oneri che sono da considerarsi in larga misura estranei all'esercizio industriale.

A prescindere per altro da tali considerazioni, che sostanzialmente non modificherebbero i risultati negativi dell'attuale conto economico, resta il fatto che il tesoro assume a suo carico l'erogazione di somme cospicue le quali costituiscono pur sempre un onere che la collettività sopporta per assicurare il servizio pubblico delle ferrovie nell'attuale stato di esercizio e di gestione.

Motivi di preoccupazione derivano anche dall'esame della situazione patrimoniale. Non vi è dubbio che molti degli impianti fissi soffrono della carenza di adeguate manutenzioni e pongono con urgenza la necessità di un loro radicale rinnovamento, non solo in rapporto alle condizioni obiettive in cui versano, ma anche in funzione del sopravvenuto progresso tecnico. Ma, oltre a ciò, è la struttura stessa delle ferrovie che richiede una profonda trasformazione, sia nelle sue dimensioni sia nelle sue componenti. Le opere di ricostruzione e le opere di potenziamento sono state notevoli ed hanno portato le ferrovie ad un livello di gran lunga superiore a quello dell'anteguerra, ma molto deve essere ancora fatto sulla linea di una moderna prospettiva di sviluppo.

Anche per quanto riguarda il traffico, ai risultati positivi si accompagnano alcuni motivi di perplessità. Vi è stato un aumento in volume e in valore, specialmente nel corso degli ultimi mesi, ma questa espansione è stata inferiore al ritmo di accrescimento complessivo dei traffici ed inferiore anche al ritmo di aumento del reddito nazionale. Inoltre l'esame della struttura interna del traffico ferroviario denuncia che i trasporti merci, quelli cioè che vengono considerati più remunerativi, hanno avuto ed hanno una evoluzione molto più lenta dei trasporti viaggiatori e comparativamente molto inferiore a quella verificatasi presso le altre più importanti ferrovie europee. Qualora poi si scenda ad un esame dei dati analitici, si constata come, sulle linee principali e sulle lunghe distanze, si profili un'insufficienza della potenzialità di trasporto rispetto ai prevedibili aumenti della domanda, mentre la scarsità e la pro-

gressiva diminuzione del traffico su alcune linee secondarie, mettono vieppiù in evidenza l'assurdità economica di tenere in efficienza certi collegamenti marginali ed assolutamente secondari, che potrebbero, con indubbio vantaggio per gli stessi interessati, essere utilmente sostituiti dai mezzi di trasporto viaggianti su strada ordinaria.

Orbene se è vero, come è vero, che il settore delle ferrovie deve costituire uno strumento di propulsione dell'intero sistema economico, appare indispensabile adottare con tempestività i conseguenti provvedimenti. In altri termini, affinché le ferrovie possano dare il loro doveroso contributo allo sviluppo economico generale del paese, è necessario che, eliminando gli inutili doppiopioni con le relative dispersioni di ricchezza, esse siano adeguatamente ed efficacemente presenti laddove il loro servizio risulta, secondo le condizioni obiettive, più conveniente e meno costoso, e lascino invece il campo agli altri mezzi di trasporto tutte le volte che le reali esigenze del traffico possono essere da questi ultimi soddisfatte con maggiore efficienza e a condizioni meno onerose.

Occorrono, come ho già accennato, un coordinamento ed una divisione di compiti tra i vari mezzi di trasporto basati non su concetti protezionistici o settoriali, ma su criteri economici ed ispirati all'interesse collettivo. Per altro, nei casi in cui la scelta cada sulla rotaia — ed a questo riguardo la valutazione dei costi generali a carico della collettività deve avere il suo giusto peso — la presenza del mezzo ferroviario deve essere veramente quale si addice ad un'azienda moderna che opera in uno Stato moderno, impegnato, con tutte le sue strutture economiche, in una politica di sviluppo. Tale presenza deve, cioè, far perno su tre punti fondamentali: adeguamento della rete e degli impianti; efficienza dell'esercizio; economicità della gestione. Ed a tale scopo occorre eliminare tutto ciò che non è economicamente produttivo (anche se molte possono essere le tentazioni in senso contrario); non lesinare i mezzi necessari al soddisfacimento di esigenze essenziali (quali, ad esempio, le manutenzioni); assicurare un volume adeguato di investimenti, nella consapevolezza che le somme a tal fine spese, anche se di cospicua entità, avranno un sicuro rendimento economico e concorreranno efficacemente a sostenere il ritmo di espansione di tutta l'economia nazionale.

Ai fini di un doveroso ammodernamento delle ferrovie il problema fondamentale è senza dubbio quello dell'adeguamento della

rete. Nel complesso abbiamo in attività 16.700 chilometri di linee, ma dobbiamo riconoscere che mentre alcuni tratti manifestano la loro insufficienza nei confronti delle crescenti esigenze del traffico, altri risultano del tutto superati e vanno sempre più assumendo una posizione marginale. L'esigenza e l'obiettivo valutazione dei fenomeni evolutivi che caratterizzano il sistema generale dei trasporti, fanno fondatamente ritenere che le ferrovie debbono assolvere, ed ancor maggiormente lo dovranno in avvenire, ad un loro fondamentale compito nel campo dei traffici di massa a lunga e media distanza. Il ministro Angelini ha ripetutamente affermato che « i nostri sforzi debbono essere indirizzati al potenziamento delle grandi linee di comunicazione », osservando giustamente che « è il divenire del mondo motorizzato, che, in certi settori, si sostituisce inevitabilmente al mondo ferroviario antico ».

Orbene, è sulle grandi direttrici del traffico che dobbiamo concentrare in prevalenza i nuovi investimenti, avendo il coraggio di abbandonare, sia pure gradualmente ma in modo chiaro e coerente, quelle posizioni che non rispondono più alle reali possibilità delle ferrovie ed alle effettive esigenze che esse dovrebbero soddisfare; si tratta, in altri termini, di rinunciare, in linea di massima, ai brevi percorsi e alle comunicazioni periferiche, che meglio possono essere servite dalle strade ordinarie — specialmente quando queste siano adeguate e presentino opportuni collegamenti con i centri ferroviari — così come ai traffici che, per ragioni economiche e strutturali, si orientano naturalmente verso altri mezzi.

Ad esempio, se è vero che nel Mezzogiorno il problema dei trasporti è basilare, è altrettanto vero che alle ferrovie spetta soprattutto il compito di accorciare le distanze e di facilitare i traffici sui lunghi percorsi, in modo che fra i grandi centri meridionali, da un lato, e le grandi città del centro e del nord della penisola fino ai confini del paese, le comunicazioni diventino sempre più rapide ed agevoli, mentre spetta soprattutto alle strade ordinarie di interessare quella rete capillare che è, per sua natura, più idonea a soddisfare le necessità delle comunicazioni locali o di aree relativamente ristrette.

In questo quadro l'amministrazione ferroviaria è protesa a realizzare gli investimenti contemplati dalle due fasi del piano quinquennale e da vari altri provvedimenti speciali, per aumentare la potenzialità e l'efficienza delle linee ferroviarie di grande comunicazione: raddoppi, rinnovo e rafforzamento

di binari, elettrificazione, dieselizzazione, aumento del parco, ammodernamento degli impianti fissi e degli apparati elettrici di sicurezza e segnalamento, ecc.

Mentre procede l'esecuzione di queste opere, abbiamo ripreso lo studio di un « piano regolatore nazionale » che, in una visione ampia ed organica di tutte le complesse esigenze, consenta di stabilire quale sia l'*optimum* per il nostro paese, fissando i corrispondenti obiettivi da raggiungere anche se lo sforzo dovrà necessariamente essere ripartito in un periodo lungo di anni.

In via pratica, abbiamo per intanto messo a punto il programma di utilizzazione dei mezzi disponibili secondo criteri che si inquadrano nella più vasta prospettiva pluriennale di potenziamento delle infrastrutture.

Tengo a dichiarare che l'impiego di tali mezzi sarà fatto esclusivamente sulla base di considerazioni tecniche ed economiche e che, pertanto, le valutazioni di altra natura non saranno certo determinanti nelle decisioni che adotteremo. In omaggio ad un doveroso criterio di priorità, ci assumeremmo — ad esempio — una grande responsabilità se ritardassimo, per considerazioni extra-economiche, il raddoppio della Genova-Ventimiglia, che rischia di costituire una strozzatura ed un intralcio agli attuali traffici con la Francia, antepo-
nendo a quest'opera il raddoppio di linee che presentano una potenzialità eccedente rispetto al traffico in atto o a quello prevedibile nei prossimi anni. Come pure sarebbe una manifestazione di incoerenza con i principi esposti, dare la precedenza a lavori non essenziali, quali il rifacimento o l'abbellimento di talune stazioni, tardando invece il completamento dei sistemi di sicurezza e il miglioramento e il rafforzamento delle linee più importanti. È per questo motivo che, pur dichiarandomi disposto a prendere nella doverosa considerazione le numerose richieste e segnalazioni particolari rivoltemi da varie parti, mi corre l'obbligo di dichiarare che ho impegnato il consiglio di amministrazione delle ferrovie a procedere sulla base di rigorosi criteri economici e che non intendo modificare un tale indirizzo.

Insieme con gli investimenti, per portare le ferrovie al livello di efficienza che noi desideriamo, è necessario anche provvedere, sia pure con la necessaria gradualità, ad opportuni disinvestimenti. Il ministro Angelini ricordò l'anno scorso che è dovere della collettività garantire a ciascun cittadino e ad ogni zona del paese adeguati mezzi di comunicazione, e questo impegno io considero fon-

damentale per l'amministrazione dei trasporti. Ma quando il progresso economico e tecnico, la costruzione di nuove strade, l'entrata in servizio di altri convenienti mezzi di trasporto, stanno con la loro evidenza a dimostrare che le comunicazioni possono essere servite meglio, e a condizioni più vantaggiose per la collettività, dalle moderne linee automobilistiche, io credo che non sarebbe giustificato persistere in posizioni di inerzia, che si tramuterebbero negli anni avvenire in un grave spreco delle risorse nazionali.

Di fronte all'impegno che incombe su tutti noi, quali portatori di responsabilità politiche, non dobbiamo farci fuorviare da motivi sentimentali o dal timore, quasi sempre ingiustificato, che la soppressione di alcuni tratti di strada ferrata scarsamente frequentata possa costituire un declassamento delle zone che essi pretendono di servire.

Il nostro compito di avveduti amministratori è quello di guardare al futuro e di prevederne le esigenze adottando tempestivamente le misure che queste ultime richiedono, anche per evitare le critiche, che inevitabilmente ci sarebbero in avvenire rivolte, se non facessimo tutto ciò che è in nostro potere per ottenere un impiego più organico e razionale dei mezzi a disposizione, eliminando ogni remora e ogni intralcio alla naturale evoluzione del progresso tecnico ed economico.

Fra le altre benemeritenze acquisite dal ministro Angelini vi è quella di aver chiuso molti chilometri di ferrovie a scarso traffico e deficitarie. È mio fermo convincimento che dobbiamo continuare coraggiosamente a percorrere questa strada, in modo che l'azione combinata degli investimenti utili e dei disinvestimenti altrettanto utili, possa veramente portare la rete ferroviaria italiana a quel livello di organicità ed efficienza che tutti noi auspichiamo nell'interesse generale del paese.

Il potenziamento della rete — attraverso le opere di raddoppio, di elettrificazione, di rinnovamento della via ferrata, degli impianti fissi, ecc. — ed il ridimensionamento attraverso opportuni disinvestimenti rappresentano una delle premesse fondamentali per garantire l'efficienza dell'esercizio.

Ma per conseguire pienamente questo obiettivo è per altro necessario procedere anche al progressivo rinnovamento del materiale mobile. Il parco dei rotabili è nel complesso vecchio e, specialmente per il trasporto delle merci, si appalesa insufficiente alle esigenze del traffico.

Il parco dei carri merci, che al 31 dicembre 1956 aveva una consistenza di 119.133 unità, alla fine del 1959 è salito a 132.234 unità, con un aumento percentuale del 19,3 per cento, inferiore per altro all'aumento del traffico, ciò che indica una migliore utilizzazione sia del materiale sia dei treni, in parte dovuta all'incremento dell'elettrificazione. Tuttavia tale maggiore disponibilità non è sufficiente a far fronte all'incremento del traffico, tenuto anche conto dell'aumento della percorrenza media giornaliera dei trasporti, che dai 275 chilometri circa del 1956 è salita a 301 chilometri nell'esercizio 1958-59.

Vero è che si è avuto un aumento della velocità media commerciale, che da 27 chilometri-ora del 1956 passa, col nuovo orario recentemente entrato in vigore, a 31,4 chilometri-ora, ma sono aumentate anche le distanze percorse dai trasporti che, per quelli ortofrutticoli dalla Sicilia alle stazioni del nord e di confine e quelli industriali in senso inverso, si aggirano sui 1.200 chilometri, aumentando l'impegno del materiale da carico.

D'altra parte non tutto il materiale merci risponde alle maggiori esigenze degli utenti, che chiedono sempre più carri di grande capacità e dotati dei requisiti tecnici più moderni.

È ben vero che, in relazione agli accordi internazionali, sono stati studiati carri *standard* — di maggiore lunghezza, superficie, capacità e portata — atti a velocità più elevate; ma di questi ne sono entrati finora in servizio 5.820, dei quali 1.904 coperti, 3.565 alte sponde, 345 refrigerati e 6 pianali a carrelli. Altri 4.409 saranno consegnati entro l'anno od ai primi del 1961, ma si tratta di un quantitativo ancora troppo modesto per avere un peso determinante sull'insieme del parco.

Uno dei problemi che riveste maggiore urgenza è quello dell'adeguamento del numero dei carri refrigerati, per i quali — pur con sensibile aumento del parco verificatosi nell'ultimo esercizio — non si è in grado di far fronte alla continua crescente richiesta.

In questo particolare settore il ricorso alla collaborazione della società « Interfrigo » ha permesso di ovviare in parte alla carenza lamentata, ma è evidente che bisogna adottare con la massima rapidità i provvedimenti necessari affinché la deficiente disponibilità di tale specifico mezzo non costituisca una remora e una strozzatura per alcuni traffici — quali quelli degli ortofrutticoli — che sono essenziali per la nostra economia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

Nei limiti dei fondi disponibili, l'azienda ha passato ordinazioni all'industria nazionale. Si è anche presa l'iniziativa di esaminare la possibilità di costruire carri frigoriferi nell'ambito del « piano verde ». Si è cercato infine di interessare, con opportuni incentivi e congrue facilitazioni, i privati nell'acquisto di tali carri per le loro esigenze. Si tratta, comunque, di provvedimenti che non possono, se non in misura limitata, concorrere alla soluzione di un problema che rimane in evidenza in tutta la sua importanza e che verrà pertanto seguito con particolare cura.

Analoghe considerazioni potrebbero essere fatte anche nei confronti delle carrozze per viaggiatori, nonché dei mezzi diretti a facilitare le operazioni terminali del trasporto merci, in quanto la possibilità di aumentare il volume del traffico è, in quest'ultimo settore, strettamente legata all'adeguato sviluppo di detti mezzi che consentono di effettuare, come si dice, il trasporto « da porta a porta », vale a dire dallo stabilimento del produttore alla sede del destinatario.

La necessità dell'ammodernamento del materiale e dell'aumento del parco, oltre che sotto l'aspetto della produttività e della celebrità dei treni, va considerata anche dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, potendo un materiale vetusto e troppo affaticato dar luogo ad inconvenienti di esercizio.

D'altra parte occorre anche tener conto — come già ho accennato — di tutti i possibili aspetti della evoluzione tecnica, adeguandosi tempestivamente alle varie situazioni. Si dovrà prendere così atto che al sicuro aumento globale dei trasporti per ferrovia si accompagnerà una prevedibile minor richiesta del trasporto di alcune merci. A questo proposito, i calcoli economici ed i programmi già in atto lasciano prevedere che, per quanto riguarda i prodotti petroliferi, l'oleodotto sostituirà largamente la strada ferrata. Per comprendere l'ineluttabilità di tale trasferimento basti considerare, ad esempio, che il trasporto da Trieste a Vienna di una tonnellata di oli minerali per strada ferrata costa circa 7.000 lire, mentre quello per oleodotto si aggirerà intorno alle 800 lire. Sarebbe un controsenso ed una stortura economica opporsi a tale forma di progresso o intralciarne, con danno della collettività, il naturale sviluppo attraverso ingiustificate misure protezionistiche. Sarà invece saggio concentrare gli sforzi laddove i calcoli di convenienza economica aprono fa-

vorevoli prospettive di espansione ai traffici per ferrovia.

Per garantire l'efficienza della gestione occorre, inoltre, intervenire in tutti i molteplici aspetti dell'attività ferroviaria, in modo da introdurre metodi moderni di organizzazione e di lavoro per raggiungere il massimo livello possibile di produttività.

Il sistema della specializzazione può portare ad un notevole miglioramento della qualità dei servizi e dei costi di gestione. E per questo motivo che noi intendiamo procedere su questa via, così come è stato già fatto nel settore dei servizi finanziari, dove le banche hanno assunto funzioni in passato esercitate direttamente dalle ferrovie. I risultati ottenuti in questo specifico settore sono stati soddisfacenti e nuove analoghe iniziative saranno prese anche in altri servizi, specialmente in quelli che, essendo a contatto con la clientela, richiedono semplificazioni e rapidità di procedure, improntate ai più moderni metodi di lavoro.

Si tratta pure di migliorare gli ambienti di lavoro, di introdurre razionali metodi di meccanizzazione, di provvedere ad una migliore organizzazione degli uffici, al fine di conseguire un assetto più funzionale e più economico di tutti i servizi. L'esame dei problemi connessi a tale riordinamento è stato già affrontato in apposite riunioni, da me presiedute, alle quali hanno partecipato tutti i direttori dei servizi e i direttori dei compartimenti dell'azienda.

Il lavoro che abbiamo impostato è difficile e complesso: esso sarà quindi necessariamente lungo anche perché dovrà essere condotto con accuratezza e metodo, ma l'importante è che esso impegni la volontà concorde di tutti i dirigenti dell'azienda, ai diversi livelli di responsabilità.

L'azione che intendiamo svolgere, secondo le direttrici sopra indicate, per l'adeguamento delle linee e degli impianti e per una crescente efficienza dell'esercizio non è fine a se stessa, ma si propone di dare un sostanziale contributo ad un altro fondamentale obiettivo: quello di pervenire ad una gestione economica delle ferrovie. Nessuno naturalmente ignora che le ferrovie assolvono a un servizio pubblico e che pertanto debbono in parte sopportare costi di carattere generale. Un riconoscimento in questo senso lo troviamo nella stessa impostazione del bilancio che non prevede la costituzione di un vero e proprio fondo di ammortamento per gli impianti fissi e che include, nella parte attiva, i contributi per i così detti oneri extra-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

aziendali. Ma il fatto che si assolvano servizi pubblici non ci esime dall'impegno di mantenere i costi al minimo livello compatibile con l'efficienza dei servizi stessi; anzi questa circostanza accentua il nostro dovere di agire in tale direzione, in quanto una scarsa severità nei criteri di gestione o si traduce in un aumento del prezzo dei servizi prestati, che a loro volta costituiscono un elemento del costo dei beni prodotti dalle attività tributarie di questi servizi, ovvero si concreta — attraverso le perdite del bilancio — non solo in un aggravio per il tesoro dello Stato e quindi in un onere per la collettività, ma anche, sotto un altro punto di vista, in una decurtazione di parte delle risorse nazionali che potrebbero utilmente essere destinate ad investimenti produttivi.

Per questo motivo io credo che dobbiamo proseguire ed intensificare lo sforzo compiuto fino ad oggi per equilibrare l'assetto economico dell'azienda, agendo in modo da diminuire i costi e da accrescere le entrate, sia pure usando quelle cautele atte ad impedire che siano pregiudicate le finalità alle quali deve ispirarsi il servizio pubblico.

Per quanto riguarda le entrate, ritengo che sia fonte di generale turbamento economico, oltre che di danno per l'equilibrio del settore, far pagare un servizio meno di quello che vale, quando non vi siano giustificazioni obiettive: se si devono concedere delle agevolazioni queste vanno accordate a ragion veduta, per scopi razionali e ben individuati, e non in maniera indiscriminata, in modo che ne tragga beneficio anche chi non ne ha bisogno o non merita un trattamento preferenziale. Ad esempio chi, come me, ha occasione di esaminare a fondo i bilanci di numerose aziende industriali, non riesce a rendersi conto del motivo per cui molte imprese, che sarebbero in grado di pagare i trasporti ferroviari al loro giusto prezzo, debbano beneficiare di un servizio reso a condizioni eccezionalmente favorevoli senza alcun vantaggio per gli interessi generali del paese. E, sempre a titolo di esemplificazione, non si vede perché tali aziende non debbano pagare le « stallie » per il tardato scarico dei carri in sosta; il che induce le aziende stesse a fare un uso disordinato ed illogico del servizio loro concesso, mentre il relativo vantaggio di cui fruiscono si traduce in un ingiustificato aggravio per le ferrovie e per l'economia nazionale.

In questa materia opereremo per stabilire un doveroso ordine nell'utilizzazione dei mezzi e per eliminare ogni abuso, affinché ne

tragga giovamento l'azienda, diminuendo gli oneri che ora è costretta a sopportare senza contropartita per l'interesse generale della collettività.

Un altro problema che vogliamo affrontare con spirito di oculatezza è quello delle riduzioni e delle esenzioni ferroviarie. Io considero questo fenomeno un fatto anormale e negativo, assimilabile, sotto certi aspetti, a quello delle esenzioni fiscali ma, in sostanza, assai peggiore, in quanto le esenzioni fiscali mirano a dare incentivo a ben determinati settori o centri produttivi, mentre le riduzioni ferroviarie sono quasi sempre legate a criteri di discrezionalità che rischiano di tradursi in privilegi e, quindi, in sperequazioni ingiustificate. A questo particolare proposito desidero affermare che l'amministrazione delle ferrovie intende resistere decisamente alla richiesta di qualsiasi nuova concessione del genere. In ogni caso, quando si vuole dare un riconoscimento ad una qualche categoria, è necessario che questo sia concesso in modo aperto e in misura uguale a tutti gli appartenenti a tale categoria, indipendentemente dal fatto puramente contingente che i singoli abbiano motivo o no di utilizzare il nostro mezzo di trasporto.

Aggiungo che intendiamo, altresì, ridimensionare le riduzioni in atto: sul piano amministrativo abbiamo già disposto, d'accordo con la Presidenza del Consiglio, il blocco dei biglietti gratuiti e delle agevolazioni speciali; sul piano legislativo, abbiamo approntato uno schema di disegno di legge diretto a riordinare tutta questa complessa materia e confido che il Parlamento vorrà esaminarlo con quei criteri di obiettiva severità che sono indispensabili quando si tratta di pubblico denaro, che deve essere amministrato nell'esclusivo interesse della collettività nazionale.

A parte ciò, pur se dal trattato non scaturiscono obblighi particolari in questa materia, gli stretti vincoli con gli altri paesi della Comunità daranno inevitabilmente luogo a confronti che, allo stato attuale delle cose, non sarebbero a noi favorevoli sul terreno del prestigio e della serietà.

Abbiamo già considerato le fondamentali esigenze di carattere pubblico con notevoli riflessi nel campo sociale, al cui soddisfacimento il servizio ferroviario è preordinato: ed è appunto a ragione di tali caratteristiche che l'adeguamento delle entrate trova, in pratica, frequenti remore di attuazione. Ci si impone, allora, di rivolgerci con maggiore

impegno all'altro fattore di equilibrio economico costituito dalla riduzione dei costi.

Lo sforzo compiuto in questa direzione è stato finora notevole ed è mio fermo intendimento proseguire su questa via con il massimo impegno e con la massima energia.

Occorre quindi che le direttrici lungo le quali l'azione in questo settore deve svolgersi siano delineate con maggiore precisione: ed a questo riguardo ritengo che debba essere approfondita l'azione nei due campi fondamentali dell'organizzazione e degli investimenti. Nel primo campo assume particolare rilievo l'azione diretta al riordinamento dei servizi, allo snellimento delle procedure, alla riorganizzazione dei metodi di lavoro: provvedimenti, questi, dai quali sono da attendersi benèfici effetti, specialmente per quanto riguarda una più congrua consistenza del personale, una più proficua utilizzazione di esso ed una maggiore produttività. A tal fine considero essenziale l'adozione di più moderni ed economici sistemi di lavoro e di servizio, la cui produttività riuscirà a compensare, almeno in parte, gli oneri derivanti dai provvedimenti in corso della riduzione degli orari di lavoro.

Dal settore propriamente burocratico, nel quale assume particolare rilievo il riordinamento delle grandi unità organizzative amministrative, questa direttiva deve irradiarsi ai settori propri dell'esercizio, ove ritengo assolutamente necessario che siano superati taluni pregiudizi e talune resistenze contrastanti con il progresso tecnico oltre che con i moderni principi dell'organizzazione del lavoro e della razionalizzazione delle prestazioni. Potremo così ottenere il consolidamento e, mi auguro, il miglioramento della nostra già buona posizione nei confronti delle altre reti europee, in fatto di produttività delle ore di lavoro.

Non altrettanto brillante, per altro, è il nostro indice tecnico della produttività rispetto alle altre reti europee: su questa linea siamo infatti in posizione mediana e quindi suscettibile di essere notevolmente migliorata.

Ed appunto in questa prospettiva occorre, come dicevo, la massima oculatezza nella impostazione dei programmi di investimenti. Oltre ad assicurare la migliore sicurezza dell'esercizio, la rapidità delle comunicazioni, le comodità dei servizi, dobbiamo tenere in particolare considerazione l'incidenza che questi investimenti possono avere sui costi. In altri termini il fatto puramente tecnico non deve, sotto la suggestione di elementi deformativi di varia natura, essere considerato fine a se stesso, ma deve essere sempre accompagnato

dalla chiara valutazione dei suoi riflessi economici. Di conseguenza, nei piani di investimento, gli impieghi dei fondi e la priorità di esecuzione di opere e di approvvigionamento di materiali debbono rivolgersi a quei settori che appaiono più fecondi di risultati economici, specialmente sotto il profilo della riduzione dei costi: intendo riferirmi alla introduzione dei sistemi di meccanizzazione e di automazione, particolarmente rilevanti nel settore degli apparati centrali di blocco e di segnalamento, ed alla sostituzione di mezzi costosi e tecnicamente superati con mezzi più economici e più rispondenti al progresso tecnico.

Sotto questo ultimo aspetto mi sembra molto importante il posto che, nel piano di ammodernamento e di potenziamento della rete, è stato dato all'elettrificazione delle linee, introdotta, nel corrente esercizio, su circa 500 chilometri, mentre si estenderà di quasi altrettanto nel prossimo esercizio con uno sviluppo complessivo di circa 8.000 chilometri di linea sulle quali si svolgerà circa il 67 per cento del quantitativo totale di treni-chilometri.

Dobbiamo inoltre considerare, in questo quadro, lo sviluppo della « dieselizzazione », particolarmente notevole nell'Italia meridionale, e la « dieselizzazione » delle manovre che avrà, nel prossimo esercizio, un più vigoroso impulso.

Ma io credo che se veramente vogliamo porre l'amministrazione ferroviaria su basi economiche portandola a livelli di efficienza comparabili con quelli delle aziende industriali, occorrerà trasformare l'attuale organizzazione in un congegno più moderno e più rispondente ai compiti e all'attività che le ferrovie svolgono.

Come è noto, molto si è discusso, in passato, sulla migliore struttura dell'azienda: se dare maggior risalto alla natura del servizio pubblico del trasporto ferroviario, con particolare considerazione dei suoi aspetti politici e sociali, oppure se considerarne prevalentemente l'aspetto di azienda industriale, produttrice, cioè, come le altre aziende di tipo similare, di servizi a minor costo e con il massimo rendimento.

A mio avviso, il contrasto fra le due tesi è puramente teorico. In realtà il fatto che l'azienda debba perseguire finalità di carattere pubblico e di interesse generale non esclude, anzi richiede che queste finalità siano soddisfatte con gli strumenti più consoni alle esigenze del sistema dei trasporti in particolare e del sistema economico in generale. Per cui,

se l'esame obiettivo porta a ritenere più conforme agli interessi generali l'adozione di forme d'organizzazione più moderne ed efficienti, anche se dotate di maggiore autonomia nei confronti dell'amministrazione dello Stato (forme di cui lo Stato, del resto, si avvale in altri settori per adempiere gli ulteriori compiti che è andato via via assumendo nel campo economico), non si vede perché non si debba seguire la via indicata dal progresso e dalla naturale evoluzione degli strumenti di intervento usati dallo Stato.

Né vale, a questo proposito, ricorrere al confronto di altre aziende autonome di nome, ma che in effetti sono emanazione diretta delle amministrazioni dalle quali dipendono, in quanto queste adempiono i loro compiti in settori in cui lo Stato agisce in regime di monopolio.

Utili indicazioni, invece, mi sembra possano trarsi dalla organizzazione che, in tempi recenti, è stata adottata in altri campi dell'intervento pubblico in settori produttivi di non minor rilievo, ai fini dell'interesse pubblico, del trasporto ferroviario.

Intendo riferirmi al sistema delle « partecipazioni statali » e degli enti di gestione preposti ai vari rami di attività in cui operano le aziende controllate dallo Stato.

Ciò non per affermare, prima che la questione sia profondamente meditata in tutti i suoi aspetti, che una identica sistemazione debba e possa darsi all'azienda ferroviaria, ma per stabilire un orientamento di massima verso il quale potremo indirizzarci nello studio del problema.

A questo proposito, onorevoli colleghi, consentitemi di dirvi che dopo oltre un anno di esperienza compiuta nella messa a punto dei criteri per un efficiente funzionamento del sistema delle partecipazioni statali — durante il quale ho cercato di definire i compiti e le responsabilità spettanti, rispettivamente, al Ministero, agli enti di gestione e alle società operative — sono rimasto sorpreso nel constatare ciò che si verifica, nell'ordinamento attuale, nei rapporti tra Ministero dei trasporti ed azienda ferroviaria. Ho riscontrato infatti una certa commistione di funzioni e di responsabilità che — a mio avviso — non giovano al buon funzionamento dell'azienda, né tanto meno all'assolvimento delle finalità pubbliche che essa dovrebbe perseguire.

Nel sistema delle partecipazioni statali il ministro ha chiaramente la responsabilità dell'indirizzo generale, della programmazione e del controllo, ma si guarda bene dall'entrare nella gestione delle aziende e dall'interferire

in quelli che sono compiti specifici dei dirigenti delle imprese, quali — ad esempio — la scelta dei collaboratori, la valutazione tecnico-economica delle iniziative, l'acquisto o la vendita di beni e servizi. Lasciatemi dire che se nel sistema delle partecipazioni statali io intervenissi negli acquisti e nelle vendite, non solo offenderei i più elementari criteri di opportunità ma introdurrei un pericoloso fattore di turbamento in tutto il sistema, portando sul piano delle responsabilità politiche ciò che riguarda direttamente ed esclusivamente l'attività delle imprese e la responsabilità specifica dei loro dirigenti.

Nell'azienda ferroviaria il ministro è invece responsabile di tutto e, non essendo in condizione di espletare — per molteplici motivi — con la necessaria rapidità e tempestività tutti i compiti che gli sono attribuiti, rischia continuamente di essere, anziché l'animatore, un fattore di intralcio o di remora al lavoro dei dirigenti dei servizi, togliendo loro, nel contempo, quelle responsabilità che invece, nel quadro di una organizzazione razionale ed efficiente, essi dovrebbero assumere per intero.

Egli, inoltre, per dover tutto decidere e tutto vedere, viene in pratica a trovarsi in condizioni più difficili che in altri settori, nei quali il ministro, invece di star dentro la gestione, sta ad essa sopra e può quindi meglio vedere la strada che questa deve percorrere e meglio guidarla.

Mi rendo conto che la materia è particolarmente delicata, ma essendomi fatto carico di affrontare il problema, mi riprometto di presentare al più presto proposte concrete che, tenendo presenti gli studi compiuti sull'argomento e dei risultati di una lunga esperienza, siano in grado di fornire al Parlamento la possibilità di scegliere adeguate soluzioni.

Sono convinto che operando in tal senso noi daremo all'azienda quell'autonomia che è indispensabile anche per una piena valorizzazione del personale e per instaurare con esso una proficua collaborazione, che la rigidità del sistema attuale non consente o rende estremamente difficile.

Il personale costituisce la parte fondamentale dell'azienda e ad esso è rivolta ogni cura, perché sarebbe vano qualsiasi progresso tecnico ed economico se gli strumenti messi a disposizione non venissero utilizzati con quello spirito di dedizione e con quella volontà che sono indispensabili soprattutto in un'azienda produttrice di servizi.

Da un punto di vista economico è di rilievo il fatto che le spese di personale ammontano a circa il 70 per cento della spesa complessiva dell'azienda ferroviaria. Per quanto si tratti, come si è detto, di un'attività rivolta alla produzione di servizi, l'incidenza degli oneri di personale è da ritenere, in senso assoluto, senz'altro ragguardevole. Anche se comparato a quello delle altre reti ferroviarie europee, si deve constatare che il predetto rapporto si mantiene ad un livello superiore, pur se in parte ciò è dovuto al notevole aggravio degli oneri di pensione.

Di recente è stata data attuazione alla nuova disciplina dell'orario di lavoro dei ferrovieri, approvata con il decreto presidenziale n. 433 del 2 aprile 1960, improntata a principi di maggiore salvaguardia dell'integrità fisica del personale. Inoltre è stato approvato dal Consiglio dei ministri uno schema di disegno di legge, che il Parlamento avrà prossimamente occasione di esaminare, per l'aggiornamento e la modifica delle vigenti disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato.

Con questo provvedimento, viene assicurato un miglioramento di carattere generale nonché un'opportuna perequazione di alcune competenze per tener conto delle innovazioni apportate ai quadri di classificazione ed alle attribuzioni di talune qualifiche dallo stato giuridico del personale, emanato successivamente alla legge di approvazione delle competenze accessorie in vigore. Rappresenta, questo, un notevole sforzo dell'azienda in direzione delle aspirazioni del personale, che si aggiunge a quello recentemente compiuto mediante il disposto aumento del premio che viene concesso a fine dell'esercizio finanziario quale tangibile riconoscimento dell'opera prestata e dell'azione svolta da ogni singolo agente nell'interesse dell'economia generale dell'azienda.

È connaturale alla politica di sviluppo che stiamo perseguendo che, mano a mano che migliorano le condizioni economiche generali del paese, si realizzi un più diffuso benessere e si debba quindi provvedere ad elevare il tenore di vita dei lavoratori. E, per altro, conseguenziale che il miglioramento delle condizioni delle maestranze proceda di pari passo con i progressi economici dell'azienda. Per questa ragione, in occasione dei recenti provvedimenti adottati a favore dei ferrovieri, ho ritenuto doveroso dichiarare che ulteriori futuri miglioramenti devono considerarsi legati agli obiettivi di stabilità economica che l'azienda ferroviaria intende perseguire con

l'aiuto e la consapevole collaborazione di tutti i suoi dirigenti.

L'evoluzione dei metodi di lavoro e le moderne tecniche produttive postulano l'urgente soluzione del problema della preparazione professionale del personale anche in settori aziendali per i quali non era richiesta in passato una specifica qualificazione. È oggi indispensabile che le capacità di lavoro delle maestranze siano al livello delle esigenze connesse alle nuove tecniche e alle nuove impostazioni del processo produttivo. Ritengo, pertanto, che, pur nelle attuali ristrettezze di bilancio, debba darsi il massimo impulso a tutte le iniziative rivolte al miglioramento qualitativo dei dipendenti sul piano professionale.

Di recente mi ha rattristato il constatare come da parte di gruppi ben individuati si tenti di indurre i lavoratori ad assumere un atteggiamento ostile verso certe forme di progresso e, in particolare, verso l'adozione di mezzi diretti a conseguire una maggiore produttività. Contrastare la produttività vuol dire lavorare contro l'interesse dei lavoratori e pregiudicare le prospettive di un migliore avvenire. Produttività significa, infatti, introduzione di macchine moderne, ricerca di forme migliori di organizzazione, adozione di nuovi metodi di lavoro che consentano, riducendo la fatica fisica dell'uomo, di ottenere un maggiore rendimento. Ad esempio, se nel settore siderurgico non avessimo curato al massimo l'aumento della produttività, i lavoratori sarebbero ancora legati ai vecchi sistemi di lavoro, quando le rotaie venivano prodotte con mezzi artigianali ed a costo di una fatica inumana. È stato in virtù delle macchine più moderne e più potenti e per mezzo di una migliore organizzazione produttiva, che l'operaio siderurgico — come, del resto, sta gradualmente avvenendo in tutti i settori produttivi — si è trasformato, da semplice portatore di forza fisica, in portatore di intelligenza e di capacità tecnico-professionali.

Anche nelle ferrovie, con il progresso della produttività, noi dovremo ottenere, con minor fatica, maggiori rendimenti per unità di lavoro, ponendo così, tra l'altro, le premesse più idonee ad un progressivo e costante miglioramento delle condizioni dei lavoratori.

Grave si presenta inoltre il problema del reclutamento, soprattutto per la categoria direttiva e per determinati gruppi o qualifiche di altre categorie. Una diversa struttura aziendale potrà risolvere od almeno favorire la soluzione di questo problema, ma frattanto occorre ricordare che alcune leggi speciali,

emanate per le amministrazioni dello Stato in genere, si appalesano dannosissime se applicate pure dalle ferrovie, data la specializzazione ed i particolari compiti di queste ultime, e che, se si vuole che l'azienda funzioni bene, occorre una severa selezione nell'assunzione, nella progressione delle carriere, nell'affidamento di compiti determinati. Se il fine dell'azienda è pubblico, l'attività è intesa alla produzione di un servizio; ed è quindi ai metodi collaudati dall'industria, non a quelli propri delle amministrazioni statali classiche, che occorre improntare l'assunzione e la selezione del personale.

Quanto alle forme di assistenza al personale posso assicurare che non si manca e non si è mancato di dare ad esse ogni consentito impulso, nel quadro delle nuove realtà economico-sociali. Specie per quanto riguarda gli alloggi per il personale è stato attuato un vasto programma che ha permesso di conseguire i seguenti risultati: alloggi costruiti e consegnati n. 7.944; alloggi in corso di costruzione n. 3.266; alloggi già finanziati n. 2.400. L'onere relativo, che si aggira nel complesso intorno a 40 miliardi di lire, è stato finanziato in parte rilevante con i fondi provenienti dalla alienazione di aree non necessarie per i bisogni presenti e futuri dell'esercizio.

Si è trattato di un gesto coraggioso ed in perfetta coerenza con i più sani criteri di una politica di sviluppo che, nel mentre ha consentito di rendere disponibili, valorizzandoli ai fini economici generali, terreni che sarebbero rimasti altrimenti inutilizzati, ha assicurato all'azienda i mezzi finanziari integrativi per perseguire finalità altamente meritorie.

Altre case, in numero ragguardevole, potranno essere costruite o acquistate con le disponibilità finanziarie che si conseguiranno mediante la cessione a riscatto dei vecchi alloggi, secondo quanto previsto dal decreto presidenziale n. 2 del 17 gennaio 1959.

Consentitemi, inoltre, di rammentare che con la legge 27 febbraio 1960, n. 182, è stata aumentata di circa il 39 per cento l'indennità di buonuscita che l'opera di previdenza corrisponde ai dipendenti delle ferrovie dello Stato all'atto della cessazione dal servizio. In tal modo la misura dell'indennità è stata portata — con effetto dal 1° luglio 1956 — al livello già raggiunto dai dipendenti delle altre amministrazioni statali.

Inoltre, per quanto concerne l'opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato, rammento che attualmente è in

discussione al Senato un disegno di legge, presentato dal Governo, con il quale il Governo stesso è delegato ad emanare un testo organico di norme che — in conformità ai più evoluti concetti assistenziali e previdenziali — preveda la riforma della struttura dell'ente, il suo funzionamento, il riordinamento delle sue prestazioni, la possibilità di assumere nuove attività nei settori dell'assistenza e della previdenza, compresa quella che si riferisce alla costruzione e alla gestione di case di riposo per i ferrovieri in pensione.

Io mi auguro che il personale voglia apprezzare gli sforzi compiuti e che si vanno compiendo per risolvere i problemi fondamentali che lo interessano ed offra quindi la sua fattiva collaborazione all'attività dell'azienda. Mi considero onorato di essere alla testa di questa grande famiglia e sento una sincera ammirazione per lo spirito di solidarietà che anima tutti i ferrovieri e li unisce fraternamente fra loro.

I ferrovieri sono attaccati al loro lavoro e alle loro macchine ed hanno sempre dimostrato di essere i primi a voler difendere il prestigio e l'efficienza delle ferrovie. So che non amano le astensioni dal lavoro e che quando, per motivi economici, sono costretti a farvi ricorso sono i primi a soffrirne. Ma se il ricorso alle forme normali di sciopero è da considerarsi un diritto dei ferrovieri — diritto da esercitare con cautela e da difendere come cosa preziosa — mi permetto di far presente che certe particolari manifestazioni di questo diritto non possono non dar luogo a motivi di grande perplessità, quando esse, non solo provocano disservizi ben più gravi di quelli conseguenti alla normale astensione dal lavoro, ma accentuano enormemente i rischi dell'esercizio. Io credo fermamente nella funzione dei sindacati, ma è proprio per questo che rivolgo un caloroso appello perché non si ricorra a forme che avviliscono o addirittura compromettono tale funzione, dando argomentazioni a coloro che vorrebbero ostacolarla o che non apprezzano nel giusto senso l'importanza dei compiti ad essa inerenti.

Il problema si è posto anche in altri paesi ed è oggetto di esame da parte della magistratura. Ma a prescindere da taluni aspetti specifici del problema, io penso che non vi sia bisogno di ricorrere a certe forme di lotta, quando si è chiaramente legati allo stesso destino, quando si hanno gli stessi interessi, quando c'è modo di far sentire diversamente, con non minore efficacia ed autorità, la propria voce. Soprattutto io vorrei che si radi-

casce in tutti il convincimento che l'interesse essenziale dei ferrovieri è che la loro azienda vada bene e che a tale scopo dobbiamo lavorare uniti, orgogliosi di dare un efficace contributo al progresso del nostro paese e consapevoli di operare per un avvenire migliore.

Nel settore della motorizzazione e dei servizi in concessione, l'attività del dicastero si sviluppa in modo diverso da quella che investe il settore delle ferrovie, in quanto mentre nelle ferrovie il mio Ministero ha una responsabilità diretta nella produzione dei servizi e nella gestione dell'azienda, nel settore della motorizzazione o dei servizi concessi l'azione del Ministero si svolge nell'ambito delle funzioni tradizionalmente affidate alla pubblica amministrazione.

Si tratta di una attività complessa e in rapida evoluzione, per la quale i servizi del Ministero hanno dovuto affrontare compiti nuovi e si trovano essi stessi in una fase di adeguamento.

Nella mia esposizione mi limiterò a trattare rapidamente alcuni problemi di particolare rilievo, ripartendoli in tre settori fondamentali: servizi in concessione; trasporti di persone; trasporti di cose.

I servizi pubblici a impianti fissi, gestiti in regime di concessione dall'industria privata, costituiscono un settore complesso e delicato, al quale l'amministrazione si è dedicata e continua a dedicarsi con particolare impegno.

Molta è la strada compiuta: se confrontiamo la situazione odierna con quella dell'immediato dopoguerra, dobbiamo convenire che numerosi sono i problemi risolti ed importanti i progressi conseguiti. Va, tuttavia, riconosciuto che questa materia richiede un ulteriore approfondimento. Per alcuni gruppi dell'opposizione le soluzioni sono semplici e, in certo qual modo, miracolistiche: basta riscattare le linee per mettere tutto a posto; mentre nella realtà la questione coinvolge grossi problemi riguardanti il volume degli investimenti, i criteri di gestione e il soddisfacimento delle esigenze locali.

Non dobbiamo dimenticare che, alla fine del secondo conflitto mondiale, la rete ferroviaria in concessione appariva in condizioni desolanti non soltanto per le distruzioni determinate dalla guerra ma anche per il fatto che la maggior parte delle linee risultavano tecnicamente superate e non erano in grado di assolvere adeguatamente alla loro funzione, pur registrando rilevanti passività di esercizio.

Di fronte a tale situazione, lo Stato si è trovato nella necessità di far ricorso a misure

eccezionali per assicurare il regolare funzionamento dei servizi, procedendo alla concessione di sussidi integrativi di esercizio ai sensi della legge 29 luglio 1939, n. 1131, che, emanata per far fronte a casi particolari, ha trovato così un'applicazione di carattere generale.

Per la ricostruzione dei servizi a impianti fissi distrutti o danneggiati da eventi bellici è stata emanata la legge 14 giugno 1949, n. 410. A tali misure altre ne seguivano per riordinare su basi organiche tutto il settore.

Perno di tale riorganizzazione — perno intorno al quale si è concentrata in gran parte l'attività del Ministero — è stata la legge 2 agosto 1952, n. 1221, che, integrata e in parte modificata da leggi successive, ha inteso assicurare una maggiore efficienza tecnica dei suddetti servizi pubblici sia con l'esecuzione di opere rispondenti alle attuali esigenze del traffico sia con l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio alle mutate condizioni economiche dei servizi esercitati.

Ispirata a tali concetti, la legge statuisce che il ministro dei trasporti, sentito il parere di apposita commissione interministeriale, possa determinare quali linee, già esercitate con mezzi sufficientemente moderni, siano risanabili mediante il solo adeguamento della sovvenzione di esercizio; quali altre, invece, lo siano mediante ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabile; quali linee siano infine sostituibili con servizi stradali paralleli.

Le linee per le quali si è riconosciuta la possibilità di una sostituzione con altri servizi senza pregiudizio per il pubblico interesse, e che hanno formato oggetto di provvedimenti in tal senso, riguardano una lunghezza complessiva di 950 chilometri. E da tener presente che altre linee per circa 3 mila chilometri sono state sostituite con servizi stradali paralleli in base alla legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

L'applicazione della legge n. 1221 ha richiesto un complesso e delicato lavoro preparatorio, in quanto si trattava di esaminare la situazione di una rete di centinaia di linee per circa 7 mila chilometri di lunghezza, gestite nelle condizioni più disparate da molte decine di aziende.

Gli oneri assunti dal tesoro sono ammontati complessivamente a 24 miliardi, di cui 18 stanziati con la legge n. 1221 e 6 stanziati con la legge 24 luglio 1959, n. 622. Essi hanno trovato la loro contropartita nel miglioramento dei pubblici servizi, anche se si deve riconoscere che il ritorno a più equilibrati rapporti tra prodotti e costi di esercizio non ha dato

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

i risultati sperati; ciò a causa del notevole aumento delle spese di gestione e, in particolare, di quelle relative al personale, non compensate da corrispondenti aumenti di introiti, a cagione anche della cauta politica tariffaria.

Allegato al resoconto stenografico di questo mio discorso gli onorevoli colleghi troveranno l'elenco delle linee per le quali sono stati approvati e realizzati gli ammodernamenti.

L'ammontare delle sovvenzioni di esercizio, rivalutate ai sensi della legge 2 aprile 1952, n. 1221, è stato, per l'esercizio 1959-60, di 3 miliardi circa, ai quali sono da aggiungere altri 3 miliardi e mezzo circa erogati, sempre per lo stesso esercizio finanziario, per sovvenzioni non rivalutate, previste dagli originali atti di concessione ovvero da convenzioni speciali. (Si tratta, in particolare, delle ferrovie calabro-lucane per le quali, ai sensi dell'articolo 24 della relativa convenzione, lo Stato è tenuto a coprire i nove decimi del disavanzo annuale).

Inoltre, sempre per il decorso esercizio, l'onere sostenuto dallo Stato per sussidi integrativi di esercizio è asceso a oltre 6 miliardi, ai quali sono da aggiungere 2 miliardi erogati per le gestioni governative, sia a copertura dei disavanzi di esercizio sia per acquisti di carattere patrimoniale.

L'entità degli oneri derivanti da questo particolare settore e l'attuale situazione di difficoltà pongono sul nostro tavolo vari problemi che, proprio per la loro complessità, vanno affrontati con mezzi adeguati. Essi riguardano, in particolare, l'opportunità di conferire la massima chiarezza ai congegni, la possibilità di migliorare l'efficienza dei congegni stessi, l'esame di eventuali ridimensionamenti e di interventi diretti da parte dello Stato.

Sul punto della chiarezza ho dichiarato, in Commissione, che io sono pronto a considerare le forme più opportune per fornire tutte le informazioni che il Parlamento desidera. In quella stessa sede mi era stata inoltre richiesta, con una formulazione inesatta, la predisposizione di bilanci consolidati. Ho precisato che il bilancio consolidato è cosa diversa da quella che mi pare fosse la sostanza della proposta avanzata: rendere cioè obbligatori bilanci-tipo per costringere le aziende ad esporre in modo chiaro ed uniforme le situazioni reali. Io sono favorevole a tale forma di bilanci e, nei limiti del possibile, li introdurremo gradualmente. È doveroso però specificare che i necessari controlli vengono già fatti e non sono legati all'esistenza di bilanci-

tipo; essi si esercitano attraverso un esame analitico del conto industriale e di tutta la contabilità aziendale.

Per quanto riguarda i congegni in atto per la concessione dei sussidi integrativi di esercizio per le linee alle quali non si è ancora applicata la legge n. 1221, noi siamo favorevoli ad una revisione che porti all'adozione di criteri analoghi a quelli ai quali si ispira la nuova disciplina delle convenzioni marittime. Questo provvedimento, recentemente approvato dal Consiglio dei ministri, si propone di sostituire il vecchio congegno delle sovvenzioni in base a consuntivo con il nuovo criterio dei contributi fissi predeterminati. In tal modo, anziché accertare *a posteriori* le perdite di esercizio per commisurare ad esse i contributi, noi fisseremo *a priori* un importo fisso annuale per la durata della concessione, lasciando all'azienda l'intero rischio degli eventuali maggiori oneri. Col precedente sistema si poneva in essere, sia pure allo scopo di garantire una determinata qualità del servizio, un incentivo all'aumento delle spese in quanto le perdite accertate erano comunque coperte dallo Stato; con il nuovo sistema si impegnano le aziende ad una severa economia, in quanto ogni spesa eccedente l'importo convenuto è a loro carico.

A me pare che un siffatto criterio debba estendersi a tutti i servizi in concessione e conto, in proposito, anche sull'attiva collaborazione del Ministero del tesoro. E ciò indipendentemente da una più sollecita applicazione della legge n. 1221, se del caso opportunamente modificata, con la quale lo stesso obiettivo può essere raggiunto, sebbene in forma incompleta.

Per quanto riguarda infine l'assunzione diretta della gestione da parte dello Stato, proposta da alcuni settori dell'opposizione, debbo ricordare che non abbiamo mancato di farvi ricorso in alcuni casi di comprovata insufficienza da parte dei concessionari, ma dobbiamo riconoscere con franchezza che questa misura da sola non basta a risolvere i problemi che sono di natura complessa e richiedono ben altri interventi: nei casi citati, l'intervento dell'amministrazione ha potuto portare all'eliminazione di taluni inconvenienti, ma, salvo qualche eccezione, le perdite non sono state eliminate.

Se noi vogliamo affrontare la situazione nella sua effettiva realtà dobbiamo riconoscere che l'esigenza fondamentale è oggi quella di precisare innanzitutto in quali limiti tali impianti fissi debbano essere tenuti in vita, in relazione agli interessi obiettivi della collet-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

tività nazionale. In altri termini, si tratta di accertare se, e in quali casi, gli oneri che la collettività sopporta, per perdite di esercizio e per nuovi investimenti, sono veramente giustificati dal vantaggio che le popolazioni ne traggono, e se gli impianti fissi non possano essere utilmente sostituiti da altri mezzi più moderni e meno costosi di trasporto.

È nostro fermo convincimento che, nel quadro di un doveroso buon impiego delle risorse nazionali, noi non dobbiamo esitare di fronte alla necessità di sopprimere quei servizi e quegli impianti fissi che non hanno una chiara e valida ragion d'essere: quando il servizio automobilistico appare pienamente capace di sostituire una ferrovia, la cui gestione si sia dimostrata inguaribilmente antieconomica, il mantenimento di quest'ultima costituirebbe una manifestazione di malgoverno e di sperpero del pubblico denaro. Io credo, in particolare, che non si debbano frapporre ulteriori ritardi alla concreta attuazione delle delibere relative a tutti quei casi per i quali la commissione interministeriale, a suo tempo costituita, ha già espresso un motivato parere.

Un capitolo a sé stante nel settore dei trasporti a impianti fissi è costituito dalle ferrovie metropolitane di Roma e di Milano.

La necessità di predisporre per Roma e per Milano un servizio di trasporti sotterranei si è imposta in relazione al crescente sviluppo del traffico di superficie che, specialmente nelle ore di punta, determina veri e propri congestionamenti.

Il primo tronco di metropolitana, a Roma, è stato attuato con il collegamento della stazione Termini con la zona dell'Eur ed il mare. Con recente provvedimento è stata autorizzata la costruzione di una nuova linea con il seguente tracciato: piazza Risorgimento-Flaminio-Termini-San Giovanni-osteria del Curato, con diramazione per la località Torre Spaccata, situata sulla via Casilina. La spesa autorizzata ammonta a 26 miliardi di lire, ripartita in otto esercizi finanziari. Si è bandito l'appalto-concorso del tronco Termini-osteria del Curato, la cui sede con i relativi fabbricati e armamento potranno essere costruiti nel termine di tre anni dall'inizio dei lavori. Si sta già procedendo ai necessari studi per poter far luogo al più presto all'appalto-concorso anche del secondo tronco Termini-piazza Risorgimento e del tronco di diramazione per Torre Spaccata in base agli stanziamenti autorizzati con la legge 24 dicembre 1959, n. 1145.

Anche Milano sta costruendo la sua rete metropolitana che comprende, per ora, quat-

tro linee con uno sviluppo di 36 chilometri che attraversano tutto il centro storico della città, incrociandosi, a diversi livelli, nei punti più nevralgici del traffico cittadino. Le opere in corso riguardano la prima linea, lunga 12 chilometri, tra Sesto San Giovanni e piazzale Loreto, il cui costo ascende a 30 miliardi. L'importo delle opere eseguite supera gli 8 miliardi, già coperti con prestiti obbligazionari.

Nel dibattito in Commissione ho dichiarato, in relazione all'auspicata costruzione della metropolitana di Napoli, che, nell'assicurare il mio interessamento per questo problema, sollevatomi dall'onorevole Colasanto vari mesi or sono, avevo chiesto in cambio il suo silenzio in proposito. Egli è riuscito a mantenere l'impegno fino a quel dibattito. Perché avevo rivolto tale preghiera all'onorevole Colasanto? La ragione sta nel fatto che il problema è molto impegnativo e richiede, tra l'altro, l'adesione del Tesoro che ancora non abbiamo ottenuta.

Ho avuto già occasione di occuparmi di tale problema, nella sua impostazione generale, come ministro delle partecipazioni statali prima ancora che come ministro dei trasporti. Nell'esaminare infatti la concreta possibilità di attuare nuove iniziative che, compensando alcuni passati ridimensionamenti delle aziende a partecipazione statale, fossero idonee ad assicurare alla zona di Napoli un progressivo aumento dell'occupazione e delle attività economiche, ritenni che, in attesa di mettere a punto alcuni nuovi investimenti produttivi, fosse utile rivolgere l'attenzione ad altri interventi di rapida attuazione e suscettibili di dare immediato impiego a un notevole numero di lavoratori. Tenendo altresì conto che in altre parti d'Italia le partecipazioni statali erano largamente intervenute nella costruzione di autostrade, mi sembrò conveniente studiare un congegno tecnico-finanziario che favorisse la realizzazione della metropolitana. Quando poi, assunta la responsabilità del Ministero dei trasporti, ho esaminato alcuni aspetti specifici della questione, mi sono vieppiù convinto della opportunità di portare avanti tale iniziativa, che in questo momento è in attesa del concerto degli altri ministeri interessati.

I servizi di autolinee hanno assunto, nel dopoguerra, uno sviluppo veramente imponente, acquistando una importanza crescente nel quadro dell'economia dei trasporti e di quella generale del paese.

Nel primo decennio postbellico, mentre il traffico ferroviario si è all'incirca raddoppiato rispetto all'anteguerra, quello automobilistico

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

è aumentato di ben sei volte. Ed anche dopo il 1955 i servizi automobilistici hanno continuato nella loro ascesa.

Per il numero di autolinee, si è passati dalle 3.479 del 1938, alle 6.481 del 1950, alle 9.229 del 1955, alle 10.388 del 1959; mentre i chilometri di rete sono ammontati negli stessi anni, rispettivamente, a 116.579; 406.855; 524.630; 663.426. I viaggi chilometro hanno raggiunto nel 1938 i 2.300 milioni, nel 1950 i 7.700 milioni, nel 1955 i 12.578 milioni, nel 1959 i 15.040 milioni.

Tale eccezionale sviluppo trova la sua giustificazione in due elementi concomitanti: da un lato, l'aumento del reddito nazionale e il migliorato tenore di vita; dall'altro, la rispondenza del servizio alle esigenze del pubblico, tenuto conto della diffusione territoriale delle attività produttive e della maggiore mobilità di tutte le popolazioni.

In questo quadro complesso di fattori economici e sociali che si articolano come causa ad effetto, si è pertanto determinata una crescente importanza delle autolinee; correlativamente si giustifica l'indirizzo sin qui tenuto dall'amministrazione dei trasporti la quale, ben consapevole del substrato economico e sociale del fenomeno e conscia della necessità di controllare che le sue manifestazioni fossero conformi all'interesse pubblico e generale, ha svolto con moderazione la sua azione di regolamentazione e di coordinamento così da agevolare, per quanto possibile, gli spontanei assestamenti e le naturali soluzioni.

È su queste basi di cautela e di riguardosa considerazione dello spontaneo svilupparsi delle correnti di traffico che l'amministrazione intende anche in futuro svolgere un'azione moderatrice e di coordinamento, tanto più che oggi il sistema dei servizi automobilistici, nel suo progressivo consolidamento, sta raggiungendo un notevole grado di stabilità, che merita di essere salvaguardato anche sotto il profilo del pubblico interesse.

Per il prossimo futuro si pone, per altro, in termini concreti, il problema di dare alla rete automobilistica un assetto più razionale, in modo anche da eliminare certe ingiustificate sovrapposizioni dei servizi su strada a quelli ferroviari. Ogni mezzo di trasporto deve provvedere al suo traffico e deve provvedervi in modo adeguato. È vero che la ferrovia, là dove ha esaurito la sua funzione, deve cedere il passo alla strada, ma non è men vero che la strada non deve interferire con il servizio ferroviario, quando ciò non risponda agli effettivi interessi della collettività.

Un tale obiettivo deve essere perseguito con una visione generale e responsabile delle esigenze del nostro paese, in modo da realizzare una rete globale di trasporti il cui costo sia direttamente proporzionato alla quantità e qualità dei servizi offerti al pubblico, senza eccessi e senza carenze, gli uni e gli altri egualmente deprecabili sia sul piano economico sia su quello politico-sociale.

Per conseguire risultati decisivi nel senso auspicato, occorre, per altro, un nuovo strumento legislativo che valga a stimolare maggiormente ed a garantire una migliore organizzazione e disciplina delle autolinee.

A tale scopo mi riservo di presentare al più presto al Parlamento, non appena perfezionati alcuni ritocchi allo schema precedente, il progetto di legge riflettente la nuova disciplina delle autolinee, osservando fin d'ora che trattasi di una riforma legislativa la quale va rivestendo carattere di sempre maggiore urgenza. E ciò anche perché la situazione di incertezza che grava sugli esercenti, i quali sono quasi tutti titolari di concessioni provvisorie, circa la futura disciplina legislativa della materia e le possibilità effettive di un consolidamento delle posizioni acquisite, non possono non agire negativamente sugli investimenti nel settore e sul perfezionamento dei servizi.

Nel corso della discussione sono stati sollevati alcuni problemi specifici. Si è insistito in particolare su due punti: non favorire le grandi aziende nei confronti delle medie e delle piccole; limitare al minimo la discrezionalità nelle concessioni procedendo sulla base di criteri obiettivi. Sono, in via di principio, d'accordo su entrambe le esigenze prospettate, come pure convengo sulla opportunità di evitare, per quanto possibile, concessioni provvisorie. Del resto, ho avuto più volte l'occasione di sottolineare come nel campo economico tutto ciò che è provvisorio non favorisca un ordinato sviluppo delle attività economiche e che, se vogliamo impegnare gli imprenditori a fare determinati investimenti e ad assumere concretamente certi rischi, occorre assicurare loro un adeguato margine di stabilità e di certezza. In tale linea noi ci muoveremo, pur tenendo doveroso conto delle disposizioni di legge e delle situazioni in atto.

Ritengo pure che le questioni relative ai rapporti con l'A.N.A.C. meritino un attento esame. In via di principio noi siamo favorevoli a trovare punti di incontro e di collaborazione con le categorie interessate; ciò non deve per altro significare rinuncia alla parte di responsabilità che ci compete, la quale — an-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

che se è onerosa — deve essere, a mio avviso, consapevolmente e pienamente adempiuta.

Ritengo, invece, che debbano essere considerate con estrema cautela certe proposte di gestione diretta, da parte dello Stato, avanzate anche per quanto riguarda gli autotrasporti di persone. Per alcuni gruppi di opposizione è molto facile avanzare proposte di questo genere, e ciò non solo per il fatto che le eventuali conseguenze negative non sarebbero a loro carico, ma anche perché, per essi, l'intervento dello Stato non è un mezzo per ottenere determinati obiettivi di sviluppo, ma il fine dell'azione economica che considerano secondaria rispetto al motivo politico che la ispira. Per noi, invece, l'assunzione di gestioni dirette, in sostituzione di libere iniziative opportunamente disciplinate e regolate, va decisa solo quando si abbia la certezza che i risultati potranno essere, per la collettività, veramente vantaggiosi. La nostra ponderazione non può per altro essere interpretata come disinteresse per i problemi, bensì come espressione responsabile di una linea di condotta diretta a valorizzare, nel modo migliore, gli uomini e le risorse del nostro paese.

Parlando del trasporto di persone un cenno si deve pur fare alla motorizzazione, che costituisce un fenomeno in progressivo sviluppo, confermando l'elevazione del tenore di vita delle classi sociali anche più modeste.

Tale fenomeno crea, per altro, problemi gravi di circolazione la cui soluzione dipende in gran parte dall'ampiezza degli investimenti destinati al potenziamento delle infrastrutture: molto si è già fatto in questo senso — e i programmi affrontati testimoniano lo sforzo finanziario al quale il Governo si sottopone — ma l'impegno per lo Stato permane grave anche per il futuro.

Intanto bisognerà assicurare la più integrale e severa applicazione del nuovo codice perché la strada sia, come deve essere, uno strumento di vita e non, come troppo spesso è, un'occasione di morte.

La sicurezza della circolazione non è, comunque, affidata soltanto all'esame attento e diligente degli organi preposti per assicurare il rispetto delle norme legislative in materia da parte di tutti gli utenti della strada, ma anche al senso di disciplina e di spontaneo adeguamento, da parte degli stessi utenti, alle norme di buona educazione e di civile convivenza.

Sotto tale aspetto anche l'unificazione sul piano europeo delle norme della circolazione e del traffico non può che trovarmi pienamente consenziente. Spero che i lavori già intra-

presi in tal senso con buone prospettive pervengano presto a concreti risultati. In tal modo un'altra pietra sarà applicata all'edificio dell'unità europea al quale stiamo tendendo con tutte le nostre forze e con la convinzione più assoluta.

È inutile, onorevoli colleghi, che stia qui a sottolineare l'importanza di un altro settore facente capo all'ispettorato della motorizzazione civile: quello dei trasporti merci su strada. In aderenza alle linee di politica economica che il nostro paese sta perseguendo da oltre dieci anni con soddisfacenti risultati, ritengo che, anche in questo settore, occorra orientarsi verso una politica di liberalizzazione.

Ho detto «orientarsi» perché non è, ovviamente, possibile arrivare *ex abrupto* ad una liberalizzazione completa di tutto il settore: particolare cautela e gradualità si impongono, infatti, per la categoria degli autotreni pesanti; cautela e gradualità derivanti dalla necessità di un coordinamento efficace — anche sul piano dell'esercizio — con i trasporti ferroviari, nonché — allo stato attuale — dalle condizioni delle nostre strade.

In questo senso la liberalizzazione recentemente disposta degli autocarri fino a 50 quintali è stata ispirata ad un ben preciso criterio direttivo della politica dei trasporti, che tende ad assegnare alle ferrovie compiti ben individuati. Sono infatti convinto che con l'andare del tempo le ferrovie saranno sempre meno in grado di soddisfare i trasporti a breve distanza e dovranno sempre più attrezzarsi per sopperire alle esigenze dei traffici sulle medie e lunghe percorrenze. Per questa ragione, liberalizzando gli autocarri fino a 50 quintali, mentre, onorevole Petrucci, davamo un contributo positivo allo sviluppo dei traffici del Mezzogiorno e rendevamo un servizio all'agricoltura, abbiamo nel contempo operato nell'interesse stesso delle ferrovie: il trasporto di 50 quintali è infatti — e qui rispondo a una domanda dell'onorevole Marchesi — un trasporto caratteristico delle brevi distanze, che si pone come integrativo e non come concorrenziale al trasporto ferroviario.

Nel corso della discussione è stato sollevato, con particolare vivacità, il problema della futura sistemazione dell'E.A.M. Desidero precisare che, a mio avviso, questa questione merita di essere esaminata con calma e senso di responsabilità, sia perché essa investe parecchie centinaia di lavoratori che hanno acquisito benemerenze nei confronti dello Stato, sia per il fatto che l'organismo di cui trattasi ha svolto utilmente una sua im-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

portante funzione. L'E.A.M. nacque nel 1946 assorbendo l'Ente nazionale autotrasporti cose — E.N.A.C. — che aveva avuto il compito di provvedere alla razionale distribuzione del carburante, dei lubrificanti e dei pneumatici per gli autoveicoli destinati al trasporto di cose, nonché di effettuare i relativi controlli.

All'E.A.M. la legge affidò compiti assistenziali a favore degli autotrasportatori, sul piano sia individuale sia di categoria, provvedendo anche a rilevamenti statistici, d'accordo con l'Istituto centrale di statistica. Inoltre l'ente espleta taluni compiti delegati dal Ministero dei trasporti nel settore dell'autotrasporto merci, istruendo, fra l'altro, le domande per il rilascio delle autorizzazioni.

Esso trae i mezzi per provvedere alle proprie spese dalla riscossione di un diritto di statistica, al quale sono assoggettati, in diversa misura a seconda della loro portata, tutti i veicoli destinati al trasporto merci.

Per coerenza della linea seguita dal Governo nei suoi interventi diretti, ho già accolto un ordine del giorno col quale si chiede che il bilancio dell'E.A.M. venga portato a conoscenza del Parlamento. È questo un diritto che il Parlamento ha e che io trovo giusto venga esercitato nel quadro di quella funzione di controllo ad esso spettante, che noi non soltanto dobbiamo rispettare, ma abbiamo altresì il dovere di facilitare. La gestione dell'E.A.M. è effettivamente una gestione fuori bilancio, in quanto tale ente vive con gli introiti di un diritto avente carattere di imposta, il cui gettito non viene versato all'erario e, quindi, non è iscritto nel bilancio dello Stato.

Tale deroga è consentita da una legge che, se pur risulta giustificata dalle circostanze eccezionali in cui venne emanata, non è più, a mio avviso, in armonia con i canoni di una retta amministrazione e di una saggia contabilità. Sono perciò propenso a riconoscere la necessità che il bilancio dell'E.A.M. venga allegato allo stato di previsione del mio Ministero in modo che su di esso possa esercitarsi il controllo parlamentare.

Nel mentre non ho esitato ad accogliere tale richiesta, chiedo che non si insista in certe esasperate critiche nei confronti dell'ente e che si abbandonino talune posizioni estreme che, a mio giudizio, non trovano giustificazione obiettiva. In particolare, desidero ribadire che nell'E.A.M. lavorano persone capaci e meritevoli del massimo riguardo. Assicuro comunque che la questione sarà esaminata, nel quadro generale della politica dei trasporti, in stretta connessione con le esi-

genze dell'amministrazione pubblica in tale settore.

Per eliminare le preoccupazioni che queste mie dichiarazioni potrebbero suscitare nel personale dell'ente, tengo ad affermare che, qualunque soluzione verrà in definitiva adottata, i legittimi interessi del personale di ogni grado e categoria saranno opportunamente tutelati, garantendo, in ogni caso, la continuità dell'impiego.

Confido che l'esposizione fatta sull'azione in corso nel settore delle ferrovie ed in quello della motorizzazione sia valsa a dimostrare che ci si muove sulla base di criteri ben determinati e secondo linee organiche di politica economica. Confido altresì che sia apparso evidente lo sforzo in atto per ottenere un più razionale coordinamento tra i due settori.

La materia è senza dubbio complessa e tanto più difficile si presenta la soluzione dei problemi connessi, quanto più essa risulta legata alla collaborazione di una massa numerosa di operatori. Molteplici sono, per altro, i modi possibili per pervenire al necessario coordinamento nell'impiego dei vari mezzi di trasporto e nei relativi esercizi. Oltre ad usare le facoltà e i poteri consentiti dalle leggi in vigore, il Ministero sta svolgendo un'opera di persuasione e di orientamento, sforzandosi altresì di facilitare contatti e collaborazioni.

Ma se è importante il coordinamento dell'esercizio dei vari mezzi di trasporto, appare tuttavia pregiudiziale ad ogni efficace azione in questo senso l'esigenza di pervenire ad un armonico sviluppo degli investimenti.

Alla luce dell'esperienza compiuta in lunghi anni dedicati ai problemi del coordinamento dei vari aspetti della politica economica generale, ho potuto constatare, in questo periodo di permanenza al Ministero dei trasporti, quale essenziale rilievo assuma, al fine di un proficuo impiego delle risorse nazionali, il lavoro di armonizzazione dei programmi specifici, sia nella fase della loro messa a punto sia in quella della realizzazione degli interventi relativi.

Sono lieto di comunicare che nella valutazione di tale esigenza ho trovato pienamente concorde il ministro Togni, con il quale abbiamo convenuto di inserire nel consiglio di amministrazione delle ferrovie un rappresentante dell'« Anas », mentre, a sua volta, un rappresentante del Ministero dei trasporti entrerà a far parte del consiglio di amministrazione dell'« Anas ». Ma oltre a intensificare e a potenziare, con questa e con altre misure, la collaborazione fra gli uffici dei due dica-

steri, ho preso l'iniziativa di proporre al ministro dei lavori pubblici la costituzione di un apposito organo comune che, riunendo nel suo seno i più alti funzionari delle due amministrazioni, dovrebbe essere in grado di coordinare efficacemente le scelte dei nuovi investimenti nei settori di rispettiva competenza, in modo da assicurare al nostro paese uno sviluppo armonico ed efficiente della rete complessiva delle comunicazioni.

Quando, attraverso un'armonica fusione di sforzi e una obbiettiva ripartizione di compiti, avremo una rete stradale e una rete ferroviaria tra loro razionalmente collegate e quindi in grado di coprire, a seconda delle rispettive attitudini e possibilità, le varie zone del territorio nazionale, allora sarà anche possibile ottenere una maggiore razionalizzazione ed un migliore coordinamento nell'impiego dei singoli mezzi di trasporto al servizio e nell'interesse di tutta la collettività.

Contemporaneamente ho preso, d'intesa con il Consiglio nazionale per l'economia e per il lavoro, l'iniziativa di mettere a punto un particolare congegno, denominato « conto nazionale dei trasporti ». Si tratta di accertare le somme spese per i trasporti nel nostro paese, analizzarne la ripartizione per settore, sia sotto l'aspetto degli investimenti sia sotto l'aspetto dei costi d'esercizio, e trarne elementi di giudizio e di orientamento per l'attività futura sul piano aziendale e su quello nazionale. Anche qui, come in molti altri casi, l'obiettivo sarà quello di considerare la possibilità di un razionale impiego delle risorse che consenta, con lo stesso volume dei mezzi finanziari attualmente impiegati, di ottenere rendimenti più elevati e più rispondenti alle esigenze dello sviluppo economico.

Qualcuno ha voluto parlare anche di modificazioni strutturali dei ministeri e di revisione dei metodi di intervento dello Stato nel settore. Sono problemi grossi che meritano di essere attentamente valutati e per i quali non escludo che il mio Ministero avanzi, al momento opportuno, alcune proposte concrete. Ma, in questo momento, io ritengo che il nostro impegno fondamentale debba essere quello di fare in modo che gli strumenti esistenti funzionino bene, sforzandosi di ottenere — attraverso una amministrazione oculata e severa — maggiore ordine e maggiore chiarezza nei vari interventi, affinché sia assicurata al settore dei trasporti un adeguato livello di efficienza e di economicità.

È un compito arduo, che richiede molto spirito di sacrificio e che molto spesso espone chi lo svolge alla impopolarità e talvolta al

risentimento anche dei colleghi e degli amici. Ma è un compito doveroso che non possiamo rifiutare, se vogliamo essere coerenti con i principi ispiratori della politica di sviluppo che stiamo tenacemente perseguendo e che è la sola strada suscettibile di portarci, come fervidamente tutti auspichiamo, alla soluzione dei grandi problemi che ancora travagliano la vita del popolo italiano. (*Applausi al centro*).

APPENDICE.

Linee per le quali sono stati approvati e realizzati gli ammodernamenti:

ferrovie secondarie della Sardegna (con una lunghezza complessiva di 835 chilometri di cui 127 sostituiti con autolinee);

ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco), che ha pienamente risposto alle esigenze di traffico in occasione delle olimpiadi del 1956;

tramvia di Civitanova, trasformata in filovia;

tramvie extraurbane di Cagliari, con la sostituzione con filovia del tratto Monserrato-Quartu Sant'Elena;

ferrovie reggiane (Reggio-Ciano; Reggio-Sadduolo; Reggio-Guastalla e Reggio-Boretto), di 123 chilometri, di cui 49 sostituiti con autolinee;

ferrovia Spoleto-Norcia;

funivia Cortina-Pocol;

ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, sostituita, in parte, con autoservizio e, in parte, con filovia;

funicolare di Capri;

ferrovia Cancelli-Benevento;

ferrovia Domodossola-confine svizzero (cioè il tratto italiano della ferrovia Domodossola-Locarno);

ferrovie cremonesi (Cremona-Soncino-Rovato), sostituite con servizi automobilistici; tramvie Torino-Rivoli sostituite con filovie.

È in corso di ultimazione l'ammodernamento delle ferrovie della Valcamonica (Brescia-Iseo-Edolo e Bornato-Rovato); Mestre - Piove - Adria; Bologna - Budrio - Portomaggiore - Massalombarda; Parma - Suzzara; Suzzara - Ferrara; Roma - Lido; ferrotramvie provinciali veronesi (ferrovie Verona-Caprino ed Affi - Garda; tramvie Verona - Grezzana - Tregnago - San Giovanni Lupatone); linee dell'Azienda di navigazione interna lagunare di Venezia.

Importanza notevole ha assunto il potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria della penisola salentina e della ferrovia cumana (Napoli - Pozzuoli - Torreglia).

veta). Sulla prima rete è stato già da qualche mese inaugurato l'esercizio ammodernato: i vecchi treni a vapore sono stati sostituiti da veloci automotrici *diesel*-idrauliche e da moderni locomotori *diesel*-elettrici con la massima soddisfazione delle autorità locali e del pubblico.

Un disegno di legge già approvato dal Consiglio dei ministri riguarda l'ammodernamento della ferrovia del Canavese secondo un piano che prevede la concessione di una sovvenzione oltre il limite delle lire 600 mila a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

È prossima la realizzazione degli ammodernamenti relativi alle seguenti linee:

tramvie dei comuni vesuviani da trasformare in filovie;

tramvie provinciali di Napoli, da trasformare, parte, in filovie, e, parte, in autoservizi;

tramvie extraurbane di Milano (Milano-Cassano-Vaprio); di notevole interesse è il piano esaminato per l'ammodernamento delle tramvie extraurbane di Milano nelle zone dell'Adda;

ferrovia alifana (Napoli - Santa Maria Capua Vetere).

Con i contributi assegnati con varie leggi speciali e con la citata legge 1949, n. 410, relativa alla riparazione dei danni di guerra, è stato provveduto e si sta provvedendo a importanti lavori di costruzione e trasformazione di linee ferroviarie (Trento - Malé; Santa Maria Capua Vetere - Piedimonte d'Alife; Circumflegrea; Umbertide - San Sepolcro; Bari - Barletta; Alcantara - Randazzo). Detti contributi sono stati notevolmente aumentati con la legge 24 luglio 1959, n. 622, con la quale è stato autorizzato un ulteriore stanziamento di 8,2 miliardi che ha consentito di dare un notevole impulso al completamento delle suindicate ferrovie.

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

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« La Camera,

richiamando le dichiarazioni del ministro dei trasporti, in occasione della discussione del precedente bilancio e l'ordine del giorno da lui accolto relativo all'impegno di portare a termine la ricostruzione della ferrovia faentina che interessa i due versanti appenninici e le comunicazioni fra le coste adriatiche e tirreniche;

richiamando gli espliciti riconoscimenti più volte espressi da ministri e da tecnici circa

l'urgenza e la convenienza economica di interrare il piano del ferro intorno alla città di Firenze e considerando le dimensioni nazionali dei problemi di viabilità aperti dal prossimo arrivo a Firenze del tratto dell'autostrada del sole Milano-Napoli;

consapevole che gli oneri derivanti da tale fatto nuovo per sistemare adeguatamente la viabilità non possono essere addossati esclusivamente al comune di Firenze,

invita il Governo:

a) in ordine alla ferrovia faentina, a dare la più sollecita esecuzione al piano di completamento;

b) in ordine all'interramento del fascio ferroviario intorno a Firenze, a studiare la possibilità di realizzare tale complessa opera in concomitanza con l'arrivo dell'autostrada del sole a Firenze, con il concorso tecnico e finanziario del comune, dei Ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e della società concessionaria dell'autostrada ».

BARBIERI, BOLDRINI, MAZZONI, VESTRI, POLANO, RAFFAELLI, FAILLA, SPECIALE, GORRERI, CALVARESI, PELLEGRIANO.

« La Camera,

tenuto conto dell'ordine del giorno approvato dalla X Commissione permanente in sede legislativa, con il quale si impegnava il ministro ad accantonare sui fondi di cui alla legge sulla seconda fase di esecuzione del piano quinquennale un miliardo di lire per lo spostamento degli impianti ferroviari di Pescara,

invita il ministro dei trasporti

ad adoperarsi nell'ambito delle sue competenze e a facilitare il necessario coordinamento tra i ministri interessati per il finanziamento e l'esecuzione dell'opera ».

SPALLONE, DI PAOLANTONIO, SCIORILLI, BORRELLI, GIORGI, POLANO, GRANATI, FRANCAVILLA, MARCHESI, DEGLI ESPOSTI, RAVAGNAN.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questi ordini del giorno ?

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali* e *ad interim dei trasporti*. Circa l'ordine del giorno Barbieri precisai già in Commissione, e ripeto in aula, che l'interramento del fascio ferroviario intorno a Firenze è di competenza del Ministero dei lavori pubblici, in quanto questione preminentemente urbanistica. Per il primo pro-

blema invece, quello che riguarda il completamento della ferrovia faentina, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione, impegnandomi ad esaminare concretamente la possibilità di un finanziamento, non appena essa mi si offra.

Circa l'ordine del giorno Spallone, relativo allo spostamento degli impianti ferroviari di Pescara, noto con piacere che la dizione è diversa da quella con cui è stato presentato in Commissione, dove si chiedeva un impegno finanziario al mio Ministero addossandogli la responsabilità di quest'opera. Feci presente in Commissione che anche questo problema toccava questioni di urbanistica, per le quali la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici è preminente. In questa formulazione di invito al Ministero dei trasporti ad adoperarsi, nell'ambito delle sue competenze, e a facilitare il necessario coordinamento tra i Ministeri interessati, sono lieto di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Poiché nessuno dei firmatari è presente, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei rispettivi ordini del giorno.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo ai capitoli.

CECCHERINI. Chiedo di parlare sui capitoli concernenti il personale ferroviario.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CECCHERINI. L'agitazione in atto fra il personale ferroviario consiglia a coloro che seguono da vicino la politica dei trasporti di esprimere il loro punto di vista sui problemi che, per la loro mancata soluzione, hanno dato origine a questa situazione.

Per parte mia, devo subito dire che ho l'onore di illustrare l'avviso della U. I. L.-ferrovieri sulla vasta materia che è appunto in discussione tra l'amministrazione ferroviaria e i sindacati del personale ferroviario. Tratterò in forma sintetica soprattutto degli orari di lavoro, delle competenze accessorie, degli organi del personale, del nuovo stato giuridico, degli alloggi.

La U. I. L. sollecita, in primo luogo, l'applicazione delle disposizioni sul nuovo orario di lavoro. È noto che i turni di servizio tutt'ora in vigore per il personale addetto alla circolazione dei treni richiedono prestazioni che arrivano a 56 ore settimanali. A seguito dell'accordo raggiunto tra l'amministrazione ferroviaria e il personale, si deve attuare quanto è necessario per ridurre i turni di servizio dalle attuali 56 alle concordate 48 ore settimanali e per coloro che erano chiamati a prestazioni

di 48 ore, queste vanno ridotte a 46 ore settimanali.

Si presenta il problema di coprire il fabbisogno di nuovo personale. Su questo punto riteniamo utile e opportuno che l'amministrazione assuma tutti coloro che sono risultati idonei nei vari concorsi; e che contemporaneamente bandisca i concorsi pubblici necessari per far fronte alla carenza di personale che ancora dovesse verificarsi. Vi sono le classi dei giovani che escono dalle scuole di vario tipo e di ogni grado, e che trovano grande difficoltà ad inserirsi nel mondo del lavoro. Questi giovani — ne sono certo — accorrerebbero in massa per sostenere gli esami in concorsi pubblici per le ferrovie, grazie al buon nome che l'amministrazione ferroviaria ha senza dubbio fra di essi.

Circa le competenze accessorie si deve dare atto che con la corresponsione dell'anticipo nella misura nota e con la tizzazione al 1° gennaio 1960 della data di decorrenza del provvedimento, un buon passo avanti è stato compiuto; da parte del ministro responsabile oggi si rende necessario fare i passi opportuni perché il Parlamento si pronunci al più presto sul disegno di legge che giace da tempo davanti alla Commissione trasporti.

Per quanto riguarda le piante organiche del personale ferroviario, è necessario che l'amministrazione provveda al più presto a vararle e a renderle pubbliche. Vi sono giuste aspettative in proposito tra il personale di ogni categoria e grado, aspettative che hanno determinato uno stato di disagio. Ci domandiamo quindi perché l'amministrazione indugi ancora a farlo.

Circa lo stato giuridico dei dipendenti dell'amministrazione ferroviaria, è noto come si giunse ad approvarlo. I lavori furono allora dominati, dopo indugi a non finire, dall'assillo di far presto — la fretta difficilmente va d'accordo col meglio — ed anche l'esperienza di questi ultimi anni consiglia un riesame di alcune norme. Numerosi emendamenti sono stati suggeriti da varie parti. Noi chiediamo che ella, onorevole ministro, riunisca i rappresentanti sindacali delle varie categorie per esaminare congiuntamente quanto sia meritevole di essere accolto, e quanto no.

Fin dal maggio 1958 i rappresentanti sindacali dei ferrovieri hanno sollecitato il riesame di questo stato giuridico, al fine, appunto, di eliminare le incongruenze che sono apparse evidenti nel testo in vigore.

Nel frattempo intervenga in sede competente affinché la Commissione trasporti concreti l'opera del sottocomitato, costituito in seno ad essa, circa le modifiche da apportare allo stato giuridico per quanto riguarda le promozioni: problema, questo, trattato da varie proposte di legge.

Da varie parti e su sollecitazione di gruppi interessati si sono avanzate proposte tendenti ad elevare i limiti di età per il collocamento in pensione. Sono aspirazioni che dal punto di vista umano trovano anche valide spiegazioni. Quanti agenti e funzionari ferroviari, al limite di età per essere collocati in quiescenza, si presentano ancora in piena efficienza fisica, con in più, dalla loro parte, una grande esperienza professionale! Spesso essi hanno anche obblighi di famiglia di grande peso. A costoro non può non andare la mia simpatia e quella di coloro che hanno responsabilità sindacali. Questi ultimi mi hanno dato il mandato — doloroso, senza dubbio — di esprimere il loro punto di vista che risulta contrario a questa aspirazione. I sindacalisti della U. I. L., unitamente a quelli delle altre organizzazioni sindacali, propugnano la riforma della legge sulle pensioni, in modo che il massimo, oggi previsto negli otto decimi dell'ultimo stipendio goduto all'atto del collocamento in quiescenza, venga portato al limite dei nove decimi.

Sarebbe, questo, un provvedimento di carattere generale, che riguarderebbe tutti gli statali, ma che andrebbe incontro in particolar modo ai ferrovieri per i quali i limiti di età per la permanenza in servizio sono i più bassi tra quelli vigenti in ogni altra amministrazione statale.

Altra istanza il cui accoglimento sta molto a cuore al personale ferroviario è quella della casa. Ci troviamo di fronte ad un personale destinato a vari trasferimenti, sia per ragioni di servizio, sia per ragioni di carriera. In tanti casi per questo personale il problema dell'alloggio assume una importanza essenziale. Pertanto formuliamo voti affinché l'amministrazione ferroviaria sia presente accanto al Ministero dei lavori pubblici, quando si tratta di dividere la torta, cioè di ripartire i fondi destinati all'edilizia statale e sovvenzionata. Sia presente, onorevole ministro, e vedrà che parlando, discutendo ed urlando se necessario, dovrebbe arrivare qualche cosa anche per il settore dei ferrovieri. Nel frattempo sarebbe opportuno che l'amministrazione ferroviaria reperisse tutti i beni immobili che ha a disposizione e che per il momento almeno non sono utilizzati ai fini specifici

delle ferrovie, e si serva di questi beni patrimoniali al fine di aumentare il numero degli alloggi da porre a disposizione di questo personale.

Le ho accennato, onorevole ministro, ai punti che costituiscono la base delle rivendicazioni più sentite del personale ferroviario.

Mi auguro che ella vorrà esaminarle e che abbia la possibilità di dare risposte che vadano incontro a queste aspettative.

In ordine alla politica dei trasporti in Europa, per quanto riguarda la costruzione di linee ferroviarie essa risente tuttora dei criteri particolari con i quali tali linee furono a suo tempo tracciate. In ogni Stato si pensò di risolvere problemi regionali e nazionali e ci si limitò, almeno attraverso le Alpi, alla costruzione di alcuni grandi trafori, oppure alla costruzione di linee lungo vallate alpine fino ad attraversare i passi ad altezze anche superiori ai mille metri, come per il Brennero, per il Tarvisio, per il San Candido, ecc.

L'aumento di traffici tra gli Stati europei, dovuto al progresso ed alle integrazioni europee in vari settori, ha richiamato l'attenzione degli esperti sulla necessità di potenziare le linee internazionali ora esistenti e di pensare a nuove arterie ferroviarie là dove il potenziamento delle esistenti appaia insufficiente a far fronte alle sempre maggiori esigenze.

Per quanto riguarda il nostro paese, le statistiche che il relatore ci ha presentato nella sua apprezzata relazione indicano chiaramente l'andamento del traffico viaggiatori e quello delle merci attraverso le nostre stazioni di confine.

Io vorrei soffermarmi su questo settore delle comunicazioni ferroviarie internazionali interessanti l'Italia, in funzione di quello che è stato definito il piano quinquennale predisposto nel 1957.

Dalle statistiche dei trasporti attraverso le stazioni italiane di confine, ho rilevato che il numero dei passeggeri nel giro di nove anni (si tratta del ciclo esaminato appunto dal relatore) appare quintuplicato per quanto riguarda i turisti dal Brennero e più che raddoppiato per quanto riguarda Domodossola e Tarvisio.

Per le merci, sia in uscita sia in entrata, si deve rilevare che in valore assoluto, dopo il passo di Chiasso, che nel 1958-59 raggiunse 3.209.000 tonnellate, si ha il passo di Tarvisio con 2.855.000 tonnellate, il Brennero con 2.462.000 tonnellate e Poggioreale con 1.521.000 tonnellate. A notevole distanza seguono gli altri transiti di confine.

Da questi elementi, si desume la sempre maggiore importanza che vanno acquistando in Italia la ferrovia del Brennero e la ferrovia Pontebbana.

Qui non posso, non esprimere non dico la mia meraviglia, ma un senso di critica al piano quinquennale predisposto dall'amministrazione ferroviaria perché del potenziamento di queste due linee non si fa parola, a meno che non si voglia considerare come parte integrante del piano in parola la legge per Trieste, che prevede la spesa di 15 miliardi e mezzo per la sistemazione delle linee ferroviarie che affluiscono a quel porto. Il che, però, potrei avere motivi per escludere.

Per il Brennero sono state già suggerite varie soluzioni. Ma come si fa ad arrivare ad oltre 1.300 metri di altezza sul livello del mare? Evidentemente si impone lo studio di un nuovo tracciato, tracciato che ha già preso corpo in varie riunioni di esperti della materia, appunto, con il varo di una Venezia-Monaco, attraverso la valle Agordina ed il sottopassaggio delle Alpi Aurine e delle Alpi tirolesi. Mi rendo conto della grande spesa che richiede l'attuazione di un simile progetto e non dico lo si debba affrontare di punto in bianco. Intanto, però, si pensi a preparare tutto il materiale (e ci vorrà molto tempo) perché questo progetto possa, presentandosi l'opportunità finanziaria, trovare la possibilità di realizzazione.

Se per favorire i traffici attraverso il Brennero i problemi da risolvere appaiono di grande levatura, per aumentare la possibilità di transito di treni sulla Pontebbana gli oneri per lo Stato sono di entità notevolmente minore. Da Udine a Villaco la ferrovia raccoglie sul suo solo binario il traffico di Trieste e quello di Venezia, cioè dell'intera nazione con destinazione l'Europa danubiana. Sui 122 chilometri di questa ferrovia passano in media 50 treni al giorno (25 passeggeri e 25 merci) con punte di oltre 60 treni nelle ventiquattro ore. In totale il 20 per cento circa del traffico globale con l'estero mediante ferrovia.

Questa ferrovia, vecchia di circa ottanta anni, è attualmente sfruttata per il 75 per cento della sua potenzialità: limite mai raggiunto da nessun'altra in Italia. I treni vi corrono al limite del margine di sicurezza. Se non si sono verificati incidenti in questi ultimi anni, ciò è dovuto all'alto livello professionale raggiunto dal personale ferroviario che vi presta servizio.

Ora non si deve dire che niente sia stato fatto per migliorare la circolazione dei treni

su questa linea. Si deve ricordare che con la legge n. 293 del 1958 per Trieste si sono stanziati 15,8 miliardi per la sistemazione della ferrovia di accesso a quel porto, di cui la Pontebbana è l'arteria essenziale. I lavori della circonvallazione ferroviaria di Trieste sono già appaltati e si lavora con alacrità. Per quest'opera non si consumeranno tutti i 15,8 miliardi assegnati. Formulo, quindi, voti perché quanto resta venga utilizzato per il miglioramento del tronco Udine-confine. Tale impiego è in armonia con la lettera e lo spirito della legge. Questo voto viene formulato perché sono a conoscenza che da tempo è stata progettata la eliminazione dell'ansa di Gorizia dal tracciato della ferrovia Trieste-Udine con la costruzione della Sagrado-Cormons o Sagrado-San Giovanni al Natisone.

Pur rendendomi conto che con questa rettifica la distanza del porto di Trieste dal confine austriaco si riduce di una dozzina di chilometri, con conseguenti favorevoli ripercussioni sulle tariffe per il trasporto di merci da e per Trieste, qui subentra un fattore politico che dovrebbe essere tenuto in debito conto. La città di Gorizia trovasi oggi isolata tra il Podgora, il Sabotino e il Monte Santo. Tutto il suo retroterra le è stato tolto con il trattato di pace. Città già residenziale e commerciale, dopo l'ultima guerra ha visto la sua economia decadere in una depressione alla quale si è cercato di por rimedio concedendo la zona franca. Senza dubbio questo provvedimento ha valso a mitigare in parte questa depressione. Ora non è il caso qui di fare del nazionalismo vuoto e retorico, ma quando affermo che una certa pressione viene determinata sulla popolazione goriziana dalla vicina Jugoslavia affermo un fatto incontestabile. Perplexità e titubanze nei goriziani e in tutti coloro che potrebbero creare nuove fonti di lavoro sono frequenti a rilevarsi. Trattasi di fattori psicologici che incidono negativamente sull'avvio dell'economia goriziana su piani diversi da quelli secolari su cui era inquadrata. Per non aggravare questo stato d'animo, io propongo di far tacere la dura legge del tornaconto economico degli operatori del porto di Trieste, rimandando *sine die* la costruzione del tronco Sagrado-San Giovanni ed utilizzando la somma a disposizione per il potenziamento della Udine-Pontebbana, cui accennerò più avanti.

Ricordo che un paio d'anni fa, allorché avevo l'onore di collaborare come sottosegretario per i lavori pubblici, avendo l'incarico di seguire particolarmente l'attuazione della

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

legge per Trieste, non ebbi titubanze nell'accogliere il voto della cittadinanza goriziana, disponendo il rinvio della costruzione del tronco ferroviario Sagrado-San Giovanni.

Io mi auguro, onorevole ministro, ch'ella vorrà esaminare con grande senso di responsabilità questa proposta.

Ritornando alla Pontebbana, si deve ancora dare atto che nel 1958 sono entrati in servizio tre nuovi posti di movimento nella parte montana della ferrovia e precisamente a Roveredo, a Pietratagliata e a San Leopoldo. Si sono poi modernizzati gli impianti fissi. Sono in progetto l'allungamento di binari di scambio in alcune stazioni per aumentare la possibilità di passaggio dei treni e quindi accrescere la ricettività delle stazioni, trattandosi di ferrovia a binario semplice. Ora, secondo alcuni progetti di studio tendenti al potenziamento della Pontebbana, essa è stata divisa in due tronchi. Il primo da Udine a Pontebba, l'altro da questa stazione al confine. Per il primo tratto è previsto il raddoppio del tronco svolgentesi in pianura cioè da Udine a Carnia; da questa stazione a Pontebba sono suggerite, invece, soluzioni di raddoppio o la costruzione di un nuovo tronco in galleria. Per il tratto da Pontebba al confine austriaco, per la natura del terreno o per la orografia della zona, è prevista una soluzione razionale che prevede, a monte di Pontebba, un tracciato completamente nuovo con galleria di valico di una dozzina di chilometri che uscirà in territorio austriaco a Hermagor nella valle del Gail e da lì a Villaco.

Esistono, invero, altre due soluzioni subordinate: una con galleria di valico sotto la Sella di Camporosso tra Bagni di Lusnizza e Coccau e l'altra, di minore entità, che prevede il sottopassaggio della Sella di Camporosso con una galleria di un paio di chilometri tra Ugovizza e Tarvisio.

La spesa prevista per le tre soluzioni sarebbe: variante del Gail per il tratto italiano, 7 miliardi; variante di Bagni di Lusnizza, 10 miliardi; variante di Ugovizza, 5 miliardi.

Non vi sono dubbi sul ritenere la variante del Gail la più razionale, ma sarà necessario un accordo particolareggiato con la Repubblica austriaca, dato che ad essa competerebbe la spesa di 13 miliardi per la costruzione del tronco svolgentesi sul proprio territorio.

A questo punto sorge il problema di adeguare anche la stazione di confine al maggior traffico e di tener conto anche delle necessità di esaurire le operazioni doganali

con la dovuta celerità per impedire la sosta di carri merci nelle varie stazioni. La stazione attuale di Tarvisio non ha possibilità di essere ampliata per il fatto che essa è compresa tra il fiume Slizza, affluente della Drava, la montagna e la strada statale. Sicché da sempre le operazioni doganali sono state compiute nella stazione di Pontebba, il cui parco binari oggi non risponde più al traffico così aumentato.

Il problema posto davanti ai tecnici ferroviari è questo: ampliare convenientemente l'attuale stazione di Pontebba o crearne una nuova al culmine della ferrovia cioè a Camporosso. Dal punto di vista puramente tecnico esistono fondate ragioni in favore dell'una e dell'altra soluzione. Non così dal punto di vista dell'economia della zona con i suoi riflessi sociali considerevoli e in vista dell'attuazione del piano di miglorie al tracciato previsto dal piano regolatore ferroviario.

Dal punto di vista tecnico, fermo restando l'attuale tracciato e data la necessità di avere la stazione di confine per le operazioni doganali e per lo smistamento dei carri al culmine, non vi sono dubbi sulla validità della tesi di creare una nuova stazione a Camporosso, suggerita soprattutto dai problemi riguardanti la trazione dei convogli ferroviari. Ma se si tiene conto per prima cosa della possibile attuazione del piano regolatore ferroviario in qualsiasi delle soluzioni suggerite, la scelta di Camporosso dovrebbe cadere.

In previsione dei futuri sviluppi del traffico, la tesi che indica nell'ampliamento del parco binari di Pontebba la soluzione migliore appare la più sostenibile perché ogni modifica al tracciato fa convergere su questa cittadina ogni variante.

Qui non si tratta di sposare una tesi piuttosto che un'altra solo per scopi campanilistici o, peggio, elettoralistici, ma di scegliere la soluzione più razionale.

Mi sia consentito di soffermarmi un momento su questo punto.

Anche facendo astrazione dal piano regolatore ferroviario, per adeguare l'attuale stazione di Pontebba al maggior traffico è sufficiente ampliare il piazzale. La situazione planimetrica e orografica della zona si presta a questo scopo con semplici movimenti di terra. Si tratterà poi di costruire un paio di fabbricati da destinarsi ad uffici vari. Comunque la spesa prevista per un conveniente adeguamento di questa stazione

alle nuove necessità dei traffici si aggirebbe intorno ad un miliardo.

A Camporosso, invece, oggi manca tutto, dal piazzale a qualsiasi attrezzatura. Bisogna costruire su terreno paludoso di difficile sistemazione; bisogna far fronte alle necessità di nuovi fabbricati di servizio sia per l'esercizio ferroviario, sia per quello doganale; occorrono caserme per i corpi di vigilanza, edifici commerciali per le case di spedizione, alloggi per ferrovieri, per i dipendenti dell'amministrazione finanziaria, per i privati e, con tutto questo, i servizi indispensabili di acquedotto, fognature, linee di distribuzione di energia elettrica, scuole, uffici postali, magazzini ecc. Per la costruzione della sola stazione ferroviaria con i servizi annessi sembra sia prevista una spesa di una decina di miliardi.

Dal punto di vista della spesa, dunque, con una tale somma a disposizione, converrà risolvere radicalmente il problema ferroviario con la scelta della soluzione del traforo di Hermagor per il quale è prevista la spesa per la parte italiana di 7 miliardi.

Si devono considerare anche le condizioni climatiche che influiscono nella circolazione dei treni. Camporosso è sito sullo spartiacque a 816 metri di altitudine, con precipitazioni nevose che, nell'inverno 1950-1951, raggiunsero i 605 centimetri contro i 223 di Pontebba sita a 569 metri e ben riparata dai monti circostanti.

Vi sono altri aspetti che in sede politica dovrebbero essere tenuti in notevole considerazione: mi riferisco agli aspetti economico-sociali della zona, con i riflessi che su di essi avrà la decisione dell'amministrazione ferroviaria.

Pontebba vive esclusivamente in funzione diretta ed indiretta dei traffici ferroviari e dei servizi doganali. Tale tradizione risale all'unità d'Italia, allorché Pontebba era la stazione di confine con l'impero asburgico. A Pontebba sono attualmente una dozzina di grandi case di spedizioni internazionali, impiegati di dogana ferrovieri, operai addetti al facchinaggio. Numerose attività da questa situazione traggono ragione di vita, come alberghi, esercizi pubblici, banche, artigiani, ecc. In Pontebba si sono costruiti di recente numerosi alloggi per impiegati statali, scuole elementari, scuole medie, istituto professionale di Stato, scuola di avviamento professionale tutte per far fronte alle richieste di una popolazione dove il ceto medio impiegatizio è numeroso. Non esistono nella zona

altre risorse perché l'orografia non lascia spazi che per qualche bosco e pascolo.

Di contro, la scelta di Camporosso come stazione doganale influirebbe su Tarvisio, apportando benefici ad un centro già in condizioni superiori a quelle degli altri paesi in questione.

All'epoca della sua annessione all'Italia, nel 1918, la conca di Tarvisio era un piccolo centro agricolo che negli anni seguenti si è trasformato in centro turistico di primaria importanza rappresentando il luogo più vicino a Udine, Gorizia e Trieste per gli sport invernali e per soggiorno estivo montano. Questa fiorente attività turistico-commerciale è poi alimentata dal grande traffico stradale al passo di confine. Basti un indice: il comune (che conta solo 7 mila abitanti) ha incassato ultimamente una media annua di una settantina di milioni per imposte di consumo.

Come si vede, Tarvisio ha un'economia già fiorente e non ha davvero bisogno di incrementare altri settori.

Ecco il quadro economico-sociale in cui si dovrà scegliere la soluzione. Scegliendo Tarvisio si smantellerà Pontebba. Se si sceglie Pontebba la zona di Tarvisio non perderà nulla.

Mi auguro che l'onorevole ministro voglia prendere atto di questi modesti suggerimenti che tendono ad accelerare e migliorare i traffici europei verso il nostro paese, soprattutto verso Venezia e Trieste, la cui attività economica richiede molta parte dell'attenzione di qualunque governo democratico del nostro paese.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Desidero brevemente rispondere all'intervento dell'onorevole Ceccherini per dire sostanzialmente tre cose.

Per quanto riguarda la stazione di Pontebba, stiamo portando avanti degli studi e terremo conto degli elementi e delle raccomandazioni da lei esposte.

Condivido l'impostazione dell'onorevole Ceccherini per quanto riguarda l'esigenza d'inserire il programma dell'ammodernamento e del potenziamento delle ferrovie italiane in un ampio quadro europeo. Credo che questo sia opportuno e sono lieto della circostanza che mi permette di affermare come questa esigenza teniamo e terremo presente, sia in tema d'impostazione di carattere generale,

sia in ordine ad alcuni problemi specifici trattati dall'onorevole Ceccherini, sia per quanto riguarda alcuni transiti e il potenziamento o, eventualmente, la costruzione di nuovi tratti.

Infine, per quanto riguarda il personale, ringrazio l'onorevole Ceccherini delle considerazioni da lui svolte e colgo l'occasione per confermarli che al personale si rivolge la nostra particolare cura. Come ho detto, non varrebbe ammodernare impianti o introdurre nuovi mezzi di trasporto se non potessimo contare su un personale che dedicatesse, con lo spirito che ha sempre mostrato, tutta la propria dedizione e le proprie energie al successo dell'azienda.

Dal punto di vista numerico, senza dubbio noi soffriamo di una notevole carenza. Le raccomandazioni dell'onorevole Ceccherini, a questo riguardo, mi sembrano obiettivamente giuste. Noi abbiamo già accolto 1.800 persone dalle « code » dei vecchi concorsi e credo che si dovrà considerare la possibilità di ripetere, sia pure in parte, operazioni di questo genere.

Per quanto riguarda le competenze, la legge relativa è all'esame del Senato con procedura di urgenza. Colgo l'occasione per dirle, onorevole Ceccherini, che, qualora dovesse esservi un ritardo nell'approvazione di questa legge (ma spero che non avvenga), noi proporremo al Tesoro di procedere ad un nuovo anticipo, in modo da venire incontro il più rapidamente possibile alle esigenze delle maestranze.

Condivido in via di principio, onorevole Ceccherini, anche le sue considerazioni per quanto riguarda le piante organiche. Per quanto concerne gli alloggi, devo dire che sono in corso di costruzione 3.200 alloggi e ne sono finanziati altri 2.400. Non lasceremo niente di intentato per assicurare la casa ai ferrovieri. Conformemente alla linea già indicata dal ministro Angelini, sono dell'avviso che bisogna vendere i terreni che non servono più all'amministrazione. Con questa operazione si valorizzano dei beni finora inutilizzati, immettendoli nel circolo dell'attività economica, e si offrono all'azienda dei mezzi per uno scopo meritevole di ogni considerazione.

La ringrazio, onorevole Ceccherini, e le ripeto che terremo nel massimo conto le sue considerazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e di quelli dell'entrata e della

spesa del bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, nonché degli articoli del disegno di legge, che se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 1974).

(La Camera approva i capitoli ed i riassunti per titoli e per categorie, l'appendice e gli articoli del disegno di legge).

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

Presentazione di disegni di legge.

SEGNI, *Ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Ministro degli affari esteri*. Mi onoro presentare i disegni di legge:

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra l'Italia e il Canada sui servizi aerei, concluso a Roma il 2 febbraio 1960 »;

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e l'India per i servizi aerei con annesso e scambi di note, concluso a Roma il 16 luglio 1960 »;

« Approvazione ed esecuzione degli scambi di note tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi all'acquisto di eccedenze agricole americane, effettuati a Roma il 10 aprile e il 20 maggio 1959 »;

« Contributo al Fondo dell'assistenza tecnica ampliata delle Nazioni Unite e al Fondo speciale progetti per l'assistenza tecnica ai paesi sottosviluppati per l'anno 1960 ».

Mi onoro presentare anche, a nome del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, il disegno di legge:

« Integrazioni e modificazioni alla legge 27 febbraio 1958, n. 119 ».

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

Discussione del disegno di legge: 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 (2322).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: 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.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

SCARASCIA, *Relatore*. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

SEGNI, *Ministro degli affari esteri*. Il Governo concorda con le conclusioni della pregevole relazione scritta dell'onorevole Scarascia.

L'accordo per Ispra, pur essendo stato fatto segno a qualche critica e a qualche attacco, è complessivamente vantaggioso per il nostro paese sia dal punto di vista economico sia per quanto riguarda la ricerca scientifica. Sotto il profilo economico, gli investimenti fatti in Italia dall'Euratom superano di molto gli investimenti che verranno effettuati dal nostro paese; quanto alla ricerca scientifica, nel centro lavoreranno numerosissimi studiosi italiani: si eviterà così che alcuni dei nostri migliori tecnici debbano emigrare all'estero per compiere quelle ricerche che le attrezzature di Ispra consentiranno invece che abbiano luogo in Italia.

Col 31 dicembre del 1962 il personale del nuovo centro ascenderà a 1.600 persone e tenderà ad aumentare continuamente, ed i nostri migliori tecnici potranno trovare facilmente sistemazione nei laboratori di Ispra, posti al servizio di tutta la Comunità.

Infine, i diritti dell'Italia non verranno menomati in quanto l'attività del centro terrà conto delle esigenze della nostra ricerca scientifica.

Per queste ragioni mi auguro che la Camera, come già il Senato, vorrà approvare il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

TOGNONI, *Segretario*, legge:

« È approvato l'accordo fra il Governo italiano e la Commissione dell'energia atomica per l'istituzione di un centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 ».

GUADALUPI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. La convenienza dell'istituzione in Ispra di un centro comune di ricerche nucleari di competenza generale dell'Euratom risulta evidente da alcune considerazioni che il gruppo socialista ritiene opportuno formulare e sottolineare in questa sede: il prestigio che viene all'Italia dall'avere installata sul suo territorio la più importante istituzione di ricerca dell'Euratom, che ovviamente costituirà un centro di attrazione per scienziati e ricercatori non solo d'Europa, ma di tutto il mondo; l'impegno che il centro assume per la preponderanza numerica che il personale italiano avrà nell'organizzazione di esso; la maggiore utilità che l'Italia ricava, rispetto agli altri paesi della Comunità, sia per il fatto della presenza materiale del centro sul nostro territorio sia per il fatto che parte del programma di ricerche del centro comune nasce in continuità scientifica e tecnica di un programma italiano già avviato; la maggiore opportunità che avranno le industrie italiane a partecipare alle forniture del centro comune; l'utilità che deriverà alla preparazione scientifica dei giovani tecnici italiani dallo svolgersi di corsi di specializzazione ad un livello indubbiamente molto elevato (e in tal senso il futuro governo dovrà più responsabilmente assumere immediate e opportune iniziative concrete), l'importanza che avrà il programma italiano per i primi quattro anni nella utilizzazione delle attrezzature e in primo luogo del reattore Ispra-1. In tale periodo si avrà tutto il tempo sufficiente per la migliore progettazione e la costruzione di nuove moderne attrezzature di ricerca vuoi nell'ambito nel centro stesso, vuoi negli altri enti del Centro nazionale di ricerche nucleari, per poter far fronte alle esigenze del piano quinquennale italiano.

Gli impegni finanziari che il Governo italiano assumerà sono valutati in totale a circa 15 milioni di dollari; sottraendo da essi quanto già è stato speso fino ad ora per il centro di Ispra, cioè circa 6 milioni di dollari, l'impegno effettivo scende praticamente a 9 milioni di dollari per il periodo di due anni.

L'Euratom, invece, si impegna a spendere nel centro di Ispra fino al 31 dicembre 1962 una somma pari ad almeno 40 milioni di dollari, dei quali 16 milioni di dollari per il personale, 11 milioni per le attrezzature, 2 milioni per i laboratori caldi e 11 milioni di attrezzature speciali. Senza contare poi le spese che l'Euratom dovrà affrontare al 31 dicembre 1962 e che saranno conseguenti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

agli sforzi fatti e segnatamente alla capacità ricettiva del centro, valutabile, per quella data, a 1.500 unità lavorative.

È da notare infine che all'articolo 3 del disegno di legge, di cui si chiede la ratifica, si prevede di far fronte agli oneri derivanti dall'accordo per l'installazione ad Ispra del centro comune di competenza generale dell'Euratom, coi i fondi messi a disposizione del Centro nazionale delle ricerche nucleari, secondo l'articolo 17 del disegno di legge n. 940, presentato dal ministro dell'industria e commercio onorevole Colombo al Senato.

Al Senato nel corso della discussione, svoltasi nella seduta dell'8 luglio scorso, tale articolo 3 è stato modificato nel senso che il finanziamento si è potuto assicurare in forma autonoma. I nostri colleghi socialisti al Senato, pur dichiarando di essere in linea di massima favorevoli, pervenivano alla motivata conclusione di doversi astenere appunto perché era stato anteposto l'accordo su Ispra alla legge nucleare.

Tale riserva non sussiste più sia per la soluzione data al finanziamento di Ispra, sia perché la legge nucleare è stata modificata tenendo conto di molti nostri emendamenti. In conseguenza di tali modifiche ed all'accoglimento dei nostri emendamenti, caduta così la iniziale, giusta riserva avanzata, in sede di conclusione del dibattito chiuso l'8 luglio 1960 al Senato, da parte del gruppo parlamentare del partito socialista italiano, in questa sede dichiaro che voteremo a favore del provvedimento oggi in discussione.

DE GRADA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE GRADA. Inizialmente, sulla questione in esame abbiamo preso una posizione assolutamente contraria, in relazione alle notizie che erano in nostro possesso.

Infatti, si ricorda che la Comunità europea per l'energia atomica, in base all'articolo 8 del trattato istitutivo, si doveva impegnare a creare un centro comune di ricerche nucleari nell'ottobre 1958, epoca alla quale risale l'inizio della questione che stiamo discutendo. Il Comitato nazionale delle ricerche nucleari predisponendo uno studio, poi trasmesso all'Euratom, sulla possibilità che il centro europeo fosse costruito in Italia in prossimità del centro nazionale di Ispra e veniva proposta, per il centro comune europeo, un'area di circa 600 ettari contigua al centro di Ispra del Comitato nazionale delle ricerche nucleari, allora in costruzione.

Secondo il Comitato nazionale delle ricerche nucleari, la vicinanza al centro di Ispra avrebbe grandemente avvantaggiato l'Euratom. Infatti, oltre alla possibilità di approvvigionarsi presso il centro italiano, veniva messa in rilievo la possibilità, da parte dell'Euratom, di utilizzare un certo numero di servizi comuni, come pure di servirsi di alcuni impianti (energia elettrica, approvvigionamento idrico, scarichi eventuali, impianti di trattamento delle acque, già predisposti con esuberanza per il centro nazionale). Quindi si parlava allora di un doppio centro: il mantenimento del centro italiano e insieme la presenza del centro dell'Euratom,

Queste possibilità che venivano allora affacciate erano riprese ed ampliate nel marzo 1959 mediante una proposta con la quale il centro italiano offriva all'Euratom la cessione gratuita, da parte italiana, del terreno per la costruzione del centro europeo; l'uso dei servizi generali del centro di Ispra, la messa a disposizione temporanea di alcuni laboratori del centro italiano per tutto il periodo necessario alla costruzione dei laboratori europei; lo stretto coordinamento dei programmi italiani con quelli dell'Euratom, compresa anche la possibilità di cedere all'Euratom qualche elemento tecnico del centro, per accelerare la messa in attività del centro europeo. Come si vede, si contemplava la possibilità dello sviluppo di un centro Euratom accanto al centro italiano.

Intanto, mentre il 24 marzo dello stesso anno andava critico il reattore di Ispra (che è un reattore di ricerca, di una potenza di 5.000 chilowatt) il 13 aprile il Presidente della Repubblica inaugurava il centro di Ispra come centro italiano, e inaugurava altresì il reattore critico di tale centro. Successivamente il 20 aprile, in una riunione a Baden Baden promossa dall'Euratom per la scelta della sede del centro comune, i delegati italiani si mantennero ancora su questa posizione: costruzione del centro dell'Euratom a Ispra accanto al centro italiano.

A questo punto noi abbiamo assistito a un radicale cambiamento di posizioni. Infatti nel maggio del 1959 una missione italiana a Bruxelles — presieduta dall'onorevole Campilli e della quale facevano parte il professor Ippolito, segretario generale del comitato ed alcuni funzionari — in seguito ad alcuni negoziati che sono rimasti sempre abbastanza oscuri, ha stabilito che il centro di Ispra veniva ceduto puramente e semplicemente all'Euratom, sulla base di una serie di raccomandazioni che, del resto, sono quelle con-

tenute nella relazione al disegno di legge. In altri termini, si cambiava improvvisamente la situazione: non si offriva più la possibilità di costruire un centro dell'Euratom in Italia, accanto al centro italiano di Ispra (cosa su cui nessuno avrebbe fatto obiezioni), ma si cedeva semplicemente il centro di Ispra all'Euratom.

Vi è stata allora una forte reazione nel paese, tanto più che, così come si profilava allora l'accordo (un po' diverso da come viene ora portato in discussione) si contemplava la cessione dell'intero centro di Ispra all'Euratom in dotazione per 99 anni, con un canone simbolico di un dollaro l'anno; il passaggio dei poteri all'Euratom dopo 6 mesi dalla ratifica; il passaggio — cosa che per lo più risulta già avvenuta — graduale dei gruppi di ricerca all'Euratom; l'impegno da parte italiana di completare il centro con la costruzione di nuovi laboratori e impianti, con un onere di 10 miliardi; l'impegno da parte del Governo italiano di costruire a Ispra una scuola europea per i figli dei dipendenti dal centro, valutati intorno alle 1.500 unità; un impegno che comportava, per la costruzione degli alloggi e la scuola europea, un onere calcolabile in 8 miliardi di lire. Poiché a questa data il centro nucleare di Ispra era già costato otto miliardi, con quest'altro impegno l'onere per l'Italia è diventato ancora più pesante, senza aggiungere che il nostro paese deve sostenere la spesa anche di altri trenta miliardi alla quale è tenuto per i trattati di Roma, somma da versarsi in 5 anni.

Di fronte a questi massicci contributi italiani, l'Euratom si è impegnato soltanto per 40 milioni di dollari, buona parte dei quali destinati al personale europeo, problema questo del quale non si è tenuto sufficientemente conto. Il problema, pertanto, viene sottoposto alla nostra attenzione in un modo ben diverso da come era stato profilato all'inizio e ritengo di richiamare ancora l'attenzione dei colleghi sul fatto che si è cambiata radicalmente la sua impostazione dando all'Italia il peso della costruzione del centro per l'Euratom con la cessione contemporanea del centro italiano di Ispra che figurava fra i più importanti d'Italia. Sembra, dunque, un regalo che l'Italia fa all'Euratom, mentre l'Euratom non ha trovato la stessa rispondenza da parte di altri paesi che pure hanno un maggior numero di centri nucleari rispetto al nostro.

Queste sono le osservazioni che ho voluto fare sulla base di quella che era stata la polemica di quel tempo. La situazione si pre-

senta oggi un po' modificata. Si sa che del fondo di 40 milioni di dollari sedici sono destinati per le spese del personale europeo, undici per le attrezzature, due per i laboratori caldi, undici per le attrezzature speciali, il che rappresenta in certo qual modo anche un contributo che viene dato all'Italia.

Tuttavia, la nostra posizione rimane una posizione di critica. Noi non vediamo la necessità che uno dei centri più importanti di ricerche nucleari che esistono in Italia venga ceduto puramente e semplicemente all'Euratom, anche se dobbiamo considerare che un certo cambiamento è avvenuto rispetto alle prime notizie che si erano avute.

Pertanto, la nostra posizione critica nei riguardi di questo accordo rimane, perché riteniamo che esso non porti un grande vantaggio alla ricerca nucleare in Italia, mentre si installa sul nostro territorio, a carico del nostro bilancio, uno dei centri dell'Euratom contro il quale non avremmo alcuna opposizione se questo fosse avvenuto indipendentemente dalla creazione del centro italiano sulla base dei primi contatti e delle ultime notizie che erano state date.

VEDOVATO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VEDOVATO. A nome del gruppo politico a cui ho l'onore di appartenere, esprimo il più vivo compiacimento per la conclusione dell'accordo tra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica per l'istituzione di un centro comune di ricerche nucleari, nonché per la presentazione del disegno di legge che ne prevede l'approvazione e l'esecuzione. E questo compiacimento vuol significare anche piena adesione alla ratifica dell'atto internazionale sottoposto al nostro esame: atto che si rivela per l'Italia altamente positivo, perché non contrasta con la ricerca scientifica nazionale nel campo atomico né ne rallenta lo svolgersi accelerato, perché arricchisce il patrimonio scientifico del nostro paese, perché concorre all'attività di applicazione dei nuovi ritrovati, perché contribuisce allo sviluppo degli indirizzi e dei programmi delle nostre università, perché persegue fini pacifici ed influisce sul potenziamento dell'economia nazionale.

Ma, prima di illustrare gli aspetti positivi dell'accordo, mi sia consentito di esporre brevemente le origini, le finalità, le implicazioni anche finanziarie. E ciò soprattutto in considerazione del fatto che, dopo l'accesso dibattito nell'altro ramo del Parlamento, per questo accordo si è passati, qui, diretta-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

mente alle dichiarazioni di voto: i segni premonitori della crisi governativa già si fanno sentire!

Uno dei compiti principali affidati alla commissione dell'Euratom è la definizione di un programma comune di ricerche. Le modalità di esecuzione di questo programma prevedono contratti di ricerca, la creazione di imprese comuni e l'istituzione di un centro comune di ricerche.

Per motivi di ordine geografico e funzionale le attività del centro comune possono essere esercitate, ai sensi dell'articolo 8 del trattato di Roma, in sedi diverse.

Sin dall'inizio della sua creazione, la commissione ha svolto gli studi preliminari: i programmi di ricerca debbono tener conto dei programmi nazionali, allo scopo di evitare i doppi impieghi. Il comitato scientifico e tecnico, composto di venti eminenti personalità del mondo scientifico e industriale dei sei paesi, è stato consultato e nel corso della seduta del 28 aprile 1959 ha espresso parere favorevole circa le modalità di esecuzione di questo programma di ricerca. Immediatamente dopo tale consultazione, sono state avviate trattative con i tre Stati membri — la Repubblica federale di Germania, l'Italia e i Paesi Bassi — che avevano proposto alla commissione di installare tutto o parte del centro comune sul loro rispettivo territorio. Tali proposte riguardavano i centri a carattere generale situati ad Ispra, a nord di Milano, e a Petten, a nord di Amsterdam. A Karlsruhe, invece, si è pensato di costruire un istituto destinato allo studio del plutonio e dei transuranici.

A tal fine, sono stati iniziati negoziati con i Paesi Bassi e la Repubblica federale di Germania. Quelli condotti col Governo italiano, la cui delegazione era presieduta dall'onorevole Campilli, sono stati definitivamente conclusi a Roma il 22 luglio con la firma di un accordo tra il Governo della Repubblica italiana e la commissione della Comunità europea dell'energia atomica.

Il centro di Ispra avrà una competenza generale, ma non esclusiva, in materia di ricerca e sviluppo nei vari campi scientifici e tecnici relativi all'energia nucleare. Il reattore di prova, recentemente inaugurato, sarà utilizzato in base ad un programma stabilito da un comitato misto Italia-Euratom, ed i lavori necessari al programma italiano avranno priorità. Il trasferimento del centro dell'Euratom avverrà per gradi. Durante il periodo di transizione i gruppi italiani

continueranno a lavorare presso il centro comune sul programma italiano.

Il Governo italiano assicurerà la costruzione degli edifici necessari al funzionamento del centro, nonché la costruzione di una scuola europea simile a quelle di Lussemburgo e di Bruxelles, fino ad una spesa di 9 milioni di unità di conto dell'Accordo monetario europeo (A. M. E.). Esso fornirà gli alloggi occorrenti al personale del centro ed alle loro famiglie, contro pagamento di un canone corrispondente alle normali condizioni di mercato.

La commissione dell'Euratom, da parte sua, fornirà al centro impianti, attrezzature scientifiche ed eventualmente immobili, investendo somme fino ad un ammontare di 24 milioni di unità di conto A. M. E. Essa assumerà a proprio carico le corrispondenti spese di funzionamento per un periodo che avrà termine alla fine del 1962 per un ammontare valutato a 15 milioni di unità di conto A. M. E.

Il centro comune di Ispra ha una competenza generale ed esercita, tra le attività iniziali, la continuazione, con priorità, dei programmi attuali del Comitato nazionale ricerche nucleari in stretto collegamento con i gruppi di ricercatori italiani; e questi programmi interessano particolarmente la fisica dei neutroni, la fisica dello stato solido, il calcolo dei reattori e la metallurgia. Ad iniziativa dell'Euratom si avranno: la documentazione e le informazioni, l'insegnamento specializzato, la tecnologia dei reattori di potenza e la ricerca relativa agli strumenti destinati ai reattori ed alle industrie nucleari in generale, la chimica delle materie prime e lavorate — soprattutto quella dei prodotti fortemente radioattivi — la chimica dei reattori, eccetera.

Il centro, inoltre, comprenderà laboratori specializzati corrispondenti a dette attività e reattori sperimentali di vari tipi.

Per il periodo fino al 1962 si prevede di installare presso il centro comune di Ispra un totale di 1.200 ricercatori e ausiliari, essendo la capacità del centro a tale data di 1.500 persone. Tali cifre indicano l'importanza che la commissione intende attribuire al centro di Ispra in cui essa concentrerà, nel periodo in questione, la parte più importante del suo programma di ricerca. Dopo il 1962 lo sviluppo del centro sarà determinato dai mezzi assegnati alla Comunità per il secondo periodo quinquennale.

Premessa questa breve illustrazione dell'accordo, si può più adeguatamente valutare

perché il gruppo democristiano ritiene che la sua ratifica, con conseguente esecuzione, rappresenti un fatto positivo.

È un fatto positivo, perché non è in contrasto con la ricerca scientifica italiana nel settore atomico, né ne costituisce una remora.

Da una recente pubblicazione dell'O. E. C. E. risulta che in tutti i paesi facenti parte di questa organizzazione, fatta eccezione forse della Gran Bretagna, si devono lamentare carenze nel campo della ricerca scientifica atomica. Di fronte alle esigenze tecniche gigantesche poste dalla rivoluzione dell'era atomica ed ai continui progressi della scienza nucleare, si appalesa, in termini di urgenza, la necessità che l'Italia prosegua sul cammino intrapreso e si muova in unione con gli altri paesi della cosiddetta piccola Europa, in vista appunto di un ordinato sviluppo di tutte le attività connesse con l'impiego della nuova fonte di energia. Orbene, questo necessario ed urgente sviluppo della ricerca scientifica in Italia non è contrastato dall'accordo di cui trattasi. Nel preambolo dell'accordo leggesi che l'Italia « ha manifestato la volontà di non rallentare i suoi sforzi sul piano nazionale nel settore nucleare ed ha confermato che è sua intenzione di intensificare il proprio programma di ricerche ».

Del resto, la maggiore facilità di incontri tra ricercatori italiani e ricercatori stranieri, derivante dall'esistenza e dal funzionamento del centro comune, non potrà che essere di stimolo alla ricerca italiana.

Aggiungasi che l'allegato C dell'accordo impegna il centro comune di Ispra, come già accennato, a « continuare con priorità l'esecuzione dei programmi attuali del C. N. R. N. in stretto collegamento con i gruppi di ricercatori italiani », i quali, altrimenti, con molta probabilità emigrerebbero all'estero; e che, in base all'allegato A dell'accordo stesso, i programmi di attività futura saranno stabiliti di comune intesa tra il C. N. R. N. e la commissione dell'Euratom.

L'accordo costituisce un fatto positivo perché concorre all'attività di applicazione dei nuovi ritrovati, e quanto questo concorso in un settore di rapida evoluzione sia consigliabile, è superfluo sottolineare.

La situazione attuale italiana, nel settore in discussione, prevede, oltre al centro di Ispra, un nuovo centro di ricerca sul lago di Bracciano; due laboratori nazionali sono stati installati e funzionano a Frascati; ed un certo numero di centrali è in costruzione o in pro-

gramma. In costruzione: a Foce Verde, in provincia di Latina, la centrale della S. I. M. E. A. (Società italiana meridionale per l'energia atomica), del gruppo E. N. I., da 200 megawatt elettrici (reattore ad uranio naturale raffreddato a gas); a Punta Fiume, sulla foce del Garigliano, la centrale della S. E. N. N. (Società elettronucleare nazionale), del gruppo Finelettrica, da circa 150 megawatt elettrici (reattore ad uranio arricchito ad acqua pesante); ed a Vallegrande, in provincia di Genova, la Centrale della S. E. L. N. I. (Società elettronucleare italiana) del gruppo Edisonvolta, da circa 140 megawatt elettrici (reattore ad uranio arricchito ad acqua pressurizzata). In programma, il progetto SO. R. I. N. (Società ricerche impianti nucleari Fiat-Montecatini) che prevede la costruzione di due centrali di 150 megawatt elettrici ciascuna, l'una con reattore ad uranio arricchito, l'altra con reattore ad uranio naturale; ed il progetto « Agip »-nucleare, per la costruzione nell'Italia settentrionale d'un reattore ad acqua pressurizzata ed uranio arricchito da 150 megawatt elettrici.

Tutte queste iniziative rivelano che siamo in ritardo in materia di realizzazione nucleare. Per dirla nella lingua dei matematici, il momento delle forze che dovrebbero sospingerci a sviluppare l'energia atomica è il prodotto del deficit per il nostro ritardo: questo fatto è particolarmente importante confrontato alla situazione delle altre potenze.

Prendiamo due esempi, tra le grandi potenze europee.

L'U.R.S.S., che è molto ricca di energia convenzionale, carbone e petrolio, ha tuttavia elaborato un vasto programma di sviluppo di energia atomica. Non si tratta unicamente di un programma di produzione, ma di un programma di esplorazione delle varie vie. L'esplorazione riguarda una decina di tipi di reattori e si prevede una attrezzatura da 2 a 2 milioni e mezzo di chilowatt nel 1960. Parlo di milioni di chilowatt installati; e, per coloro che ragionano piuttosto in termini di carbone, basta moltiplicare per tre per conoscere i milioni di tonnellate di carbone economizzate all'anno in conseguenza della produzione di energia nucleare.

La Gran Bretagna ha spinto la produzione su larga scala di energia nucleare partendo da un tipo unico di reattore che ha avuto un indiscutibile successo tecnologico. Il suo programma consiste nell'attrezzatura di 6 milioni di chilowatt fino al 1965; anche se la sua realizzazione dovesse subire un leggero ritardo, si saranno già 1,5 milioni di chilowatt

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

installati nel 1962, che corrispondono, oltre al Calder Hall, a quattro grandi centrali di potenza compresa tra 300 e 500 megawatt elettrici.

La situazione dei sei paesi dell'Euratom, sul piano energetico, avrebbe richiesto, per attuare uno sforzo simile a quello della Gran Bretagna, l'attrezzatura in un decennio di 15 milioni di chilowatt.

Con la sua azione, l'Euratom darà la possibilità ai sei paesi, e quindi all'Italia, di attuare un programma adeguato alle esigenze economiche che le semplici iniziative nazionali non sono finora riuscite a svolgere: perché è l'Europa dei sei quella che deve destinare attualmente molti capitali per lo sviluppo dell'energia atomica, considerato che si tratta di una svolta fondamentale per la sua evoluzione economica. L'Euratom ha, come nel caso dell'accordo sottoposto al nostro esame, una parte essenziale e necessaria come catalizzatore ed acceleratore di sforzi.

L'accordo rappresenta un fatto positivo perché contribuisce allo sviluppo degli indirizzi e dei programmi delle nostre università. È ben noto come la ricerca scientifica nel campo atomico trovi posto, che vorremmo davvero sempre più largo, nelle nostre università: penso all'elettrosincrotrone dell'istituto di fisica dell'università di Torino, al betatrone della clinica medica della stessa università ed agli acceleratori delle università di Bologna, Genova, Pisa e Trieste.

L'accordo tra il Governo italiano e la commissione dell'Euratom è un fatto positivo, infine, perché persegue fini pacifici ed influisce sul potenziamento dell'economia nazionale. Due aspetti che procedono di pari passo, ché, se i tentativi di cooperazione per lo sviluppo scientifico dell'energia atomica non presentano difficoltà particolari quando si tratti praticamente di istituire grandi laboratori ed attrezzature adatte, lo sviluppo pacifico dell'energia nucleare può aver luogo soltanto nel campo economico e non può dare il suo contributo all'elevazione del tenore di vita dei popoli se non si ottengono costi vantaggiosi.

Le attività del centro comune di Ispra escludono il conseguimento di finalità militari: tali attività si svolgono, conformemente a quanto precisato nell'allegato C dell'accordo, nel quadro dell'allegato V del trattato dell'Euratom, che esclude appunto lo svolgimento di studi per scopi militari. Si tenga, inoltre, presente il fatto che sussiste, tra gli altri, anche il controllo da parte dell'Assem-

blea parlamentare europea, la quale ha il mandato politico di garantire che il lavoro comunque svolto nell'ambito dell'Euratom abbia fini pacifici.

Per tutte le considerazioni che abbiamo sinteticamente svolto, e tenuto conto soprattutto che con l'atto internazionale di cui si discute vengono salvaguardate la dignità, la posizione e lo sviluppo delle iniziative italiane assunte nel settore atomico, il gruppo democratico cristiano si associa alla proposta del relatore di procedere alla ratifica dell'accordo, che rappresenta altresì un riconoscimento per l'Italia. Riconoscimento cui è strettamente connessa l'istituzione dell'università europea, il cui varo nella città di Firenze è anche collegato con l'approvazione di questo accordo: il che spiega l'urgenza con la quale se ne chiede la ratifica. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 di cui è stata data lettura.

(*È approvato*).

Si dia lettura degli articoli 2 e 3, che, non essendo stati presentati emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, porrò successivamente in votazione.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'accordo indicato nell'articolo precedente, a decorrere dalla sua entrata in vigore, in conformità all'articolo 11 dell'accordo stesso.

(*È approvato*).

ART. 3.

Gli oneri derivanti dall'esecuzione dell'accordo di cui agli articoli precedenti saranno fronteggiati con i contributi autorizzati a favore del Comitato nazionale per l'energia nucleare (C. N. E. N.) iscritti nel capitolo n. 538 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

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

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo una inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare subito alla discussione dei bilanci interni della Camera.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (Doc. V, n. 3); e del progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (Doc. V, n. 4).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, e del progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960.

Ha facoltà di parlare l'onorevole questore Marotta.

MAROTTA, Questore. I questori si rimettono, signor Presidente, alla relazione scritta. Vogliamo soltanto far presente che, in relazione alle particolari circostanze connesse con l'andamento della crisi governativa e con lo sviluppo dei lavori parlamentari nel primo semestre 1960, non è stato possibile sottoporre prima d'ora all'esame e all'approvazione dell'Assemblea il consuntivo 1957-58 e il progetto di bilancio 1959-1960.

Occorre per altro rilevare che questi documenti, approvati dall'ufficio di Presidenza il 16 dicembre 1959, sono stati presentati alla Camera nella seduta del 28 gennaio 1960, sicché gli onorevoli colleghi hanno potuto prenderne visione fin da questa data.

Dall'esame del bilancio preventivo per l'esercizio finanziario 1959-60 si rileva che lo stanziamento del capitolo relativo alle indennità parlamentari è rimasto pressoché invariato rispetto al precedente esercizio e ciò perché all'epoca della impostazione del bilancio non era ancora maturato il problema dell'aggiornamento delle indennità stesse. Dal prossimo bilancio sarà proposto l'aumento degli stanziamenti in relazione all'aggiornamento dell'indennità di rimborso spese per i deputati, secondo le deliberazioni adottate

dall'ufficio di Presidenza nelle sedute del 16 dicembre 1959 e dell'8 aprile 1960, su concorde parere dei gruppi parlamentari ed in correlazione con quanto è stato già disposto dal Senato della Repubblica, in sede di approvazione del bilancio preventivo 1960-1961.

Altro aumento degli stanziamenti sarà disposto al capitolo delle spese per il personale, in relazione al maggior onere che dovrà essere sopportato dall'amministrazione.

Con queste osservazioni, onorevoli colleghi, vi invitiamo ad approvare i due bilanci sottoposti al vostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

BRUSASCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUSASCA. Signor Presidente, desidero fare due brevi considerazioni.

Segnalo, anzitutto, che l'opinione pubblica è rimasta veramente colpita nell'apprendere che un commesso è stato ferito durante gli ultimi episodi verificatisi in quest'aula. Mi permetto, perciò, di presentare una precisa proposta, e cioè che i commessi non vengano più utilizzati in casi del genere. Appena si profila il pericolo di incidenti simili il Presidente dovrebbe sospendere la seduta. I recenti episodi non sono decorosi né per noi, né per il personale, né per il paese. Chiedo, pertanto, che la Presidenza prenda in considerazione la mia proposta, la cui attuazione è da ritenersi necessaria per la dignità della Camera.

Osservo, in secondo luogo, signor Presidente, che la Camera ha avuto modo di apprezzare vivamente le pubblicazioni curate dall'ufficio studi legislativi, che sono senza dubbio da annoverare fra le più utili di quante fatte dalla Camera. Tutto il lavoro che viene svolto dai vari uffici della Camera merita il più vivo apprezzamento: desidero, tuttavia, sottolineare l'importanza che assumono queste pubblicazioni (e tra esse l'*Annuario parlamentare*), le quali permettono ai deputati di compiere approfondite ricerche sui singoli problemi.

Signor Presidente, l'attività di questo ufficio, che dobbiamo alla intelligenza del segretario generale avvocato Coraldo Piermani, del direttore dottor Federico Mohrhoff, del dottor Paolo Ferri (per l'*Annuario*) e dei loro collaboratori, deve essere potenziata. Occorrono fondi maggiori, perché le ricerche di diritto comparato e tutte quelle altre utili per il nostro lavoro richiedono mezzi e personale adeguati. So che è stato bandito un concorso dal quale potranno essere tratti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 19 LUGLIO 1960

alcuni elementi per rinforzare questo servizio.

Signor Presidente, mi permetto di sottoporre a lei questo problema perché so con quanta passione ella segue gli studi che l'ufficio legislativo compie.

Spero che ella vorrà prendere in considerazione le mie due proposte.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Colgo l'occasione dal primo dei rilievi formulati dall'onorevole Brusasca per rinnovare il ringraziamento e l'elogio per il comportamento dei commessi della Camera in occasione di recenti episodi, che non mi stancherò mai di deplorare. Non è facile prevedere quando l'incrociarsi delle interruzioni e degli epiteti degeneri in tumulto. Certamente, quando riesce possibile cogliere questo momento, la seduta viene tempestivamente sospesa.

Sono grato all'onorevole Brusasca anche per il suo secondo rilievo, che mi offre la gradita occasione di esprimere l'apprezzamento per le pubblicazioni curate dagli uffici della Camera, le quali onorano il Parlamento e sono di grande utilità sia sotto l'aspetto teorico, sia sotto quello pratico. Condivido anche l'apprezzamento per i funzionari che quelle pubblicazioni curano e sono certo di interpretare i sentimenti di tutti i settori della Camera rivolgendo un vivo ringraziamento al segretario generale, nel quale saluto tutti i dipendenti, fino al più umile. *(Generali applausi)*.

Si dia lettura dei capitoli e del riassunto finale del conto consuntivo delle spese interne della Camera per l'esercizio 1957-58

che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, Segretario, legge. (V. Doc. V, n. 3).

(Sono approvati tutti i capitoli ed il riassunto finale).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli e del riepilogo generale del progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio finanziario 1959-60, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, Segretario, legge. (V. Doc. V, n. 6).

(Sono approvati tutti i capitoli e il riepilogo generale).

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Informo che nella riunione di stamane in sede legislativa la IV Commissione (Giustizia) ha approvato il seguente disegno di legge:

« Modifiche di servizi di cancelleria » (Approvato dalla II Commissione del Senato) (2270).

La seduta termina alle 12,25.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE
