

DXXIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 24 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi	25433
Disegni di legge (<i>Deferimento a Commissione</i>)	25433
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3218)	25434
PRESIDENTE	25434
CARCATERRA	25434
COLASANTO	25441
FOA	25452
MARCHESI	25458
LOMBARDI GIOVANNI	25465
SERVELLO	25467
GENGARLE	25479
DEGLI ESPOSTI	25485
BARDANZELLU	25489
POLANO	25491
Proposte di legge (<i>Deferimento a Commissione</i>)	25433
Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>)	25495

La seduta comincia alle 16,30.

GUADALUPI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bertinelli, Breganze e Longoni.
(I congedi sono concessi).

Deferimento a Commissioni.

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

alla IV Commissione (Giustizia):

« Disposizioni sul servizio copia degli atti giudiziari » (*Approvato dalla II Commissione del Senato*) (3344) (*Con parere della V Commissione*);

alla V Commissione (Bilancio):

« Autorizzazione di spesa per i servizi della programmazione economica generale » (3343);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Norme integrative della legge 15 aprile 1961, n. 291, per quanto concerne l'indennità di trasferta agli assistenti del genio civile » (3337) (*Con parere della V Commissione*);

« Costruzione di case da assegnare al personale del Centro comune di ricerche nucleari di Ispra » (*Approvato dalla VII Commissione del Senato*) (3345) (*Con parere della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Considerato che la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Ferioli ed altri: « Modificazione all'articolo 17 del regolamento per il servizio del genio civile, approvato con il regio decreto 2 marzo 1931, n. 287, concernente gli assistenti » (2106), assegnata alla IX Commissione permanente (Lavori pubblici) in sede referente, tratta materia analoga a quella del disegno di legge n. 3337 testé deferito alla stessa Commissione in sede legislativa, ritengo che anche la proposta di legge Ferioli ed altri debba essere deferita alla IX Commissione in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla II Commissione (Interni):

JACOMETTI ed altri: « Modifiche alle norme sul Comitato olimpico nazionale italiano (C.O.N.I.) » (3038) *(Con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione);*

alla IV Commissione (Giustizia):

PELLEGRINO ed altri: « Abrogazione dell'articolo 345 del codice della navigazione » (3338) *(Con parere della X Commissione);*

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

BALDELLI ed altri: « Interpretazione dell'articolo 28 della legge 2 giugno 1961, n. 454 » (3306) *(Con parere della V e della XI Commissione);*

alla XIII Commissione (Lavoro):

SPADAZZI: « Benefici agli ex combattenti dipendenti da enti pubblici » (3323) *(Con parere della VI Commissione).*

La II Commissione (Interni) ha deliberato di chiedere che la proposta di legge Montini ed altri: « Attribuzione al patronato scolastico del comune di Brescia della proprietà della Colonia marina " Bresciana " di Pietraligure » (2777), già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il presidente della IV Commissione (Giustizia), rilevato che il disegno di legge: « Modifiche alla legge 29 dicembre 1956, n. 1433, concernente il trattamento economico della

magistratura, dei magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della giustizia militare e degli avvocati e procuratori dello Stato » (*Approvato dal Senato*) (3335) è stato deferito alla Commissione in sede referente, ha chiesto che sia assegnato alla stessa Commissione in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (3218).

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

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

CARCATERRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, del fascio di corde di cui consta il bilancio del Ministero dei trasporti, e che sono state toccate dalla più che pregevole relazione del collega Reale, ne prenderò una sola: mi occuperò, cioè, soltanto del settore degli autotrasporti merci. Desidero dire subito che prendo la parola anche nella mia duplice qualità di presidente dell'Unione italiana autotrasportatori (U.I.A.) e perciò a nome e nell'interesse di questa categoria che rappresento, nonché di componente del comitato di gestione e presidente di una delle cinque commissioni dell'Ente autotrasporti merci (E.A.M.).

Parlerò per cifre, perché esse hanno un loro linguaggio realistico, anche allo scopo di dimostrare l'importanza di questo settore economico e sociale della vita nazionale.

Vanno innanzitutto considerate le cifre relative al consumo di carburanti degli autotrasporti di merci, cifre di difficile rilevazione, tanto è vero che ho dovuto far ricorso a tre fonti diverse, ossia ai dati forniti rispettivamente dall'ingegnere Franco Armani sulla *Rivista dei trasporti pubblici*, dall'Unione petrolifera italiana, e dal servizio tecnico dell'E.A.M.

Da questi dati risulta che il totale dei carburanti consumati dagli autotrasportatori di merci su strada ammonta a un milione e 610 mila tonnellate, pari a un miliardo e 610 milioni di litri, con un valore, ai prezzi ufficiali dei distributori, di 136 miliardi e 881 milioni di lire. Il consumo della benzina è stato di 445 mila tonnellate, per un valore al prezzo ufficiale dei distributori di 58 miliardi. In com-

plesso, si ha un valore di 195 miliardi e 814 milioni; cifra tanto più significativa se per contro si tiene conto degli investimenti lordi effettuati in Italia per la strada rispetto (mi sia consentito fare questo paragone) alle ferrovie, ed in confronto alla spesa effettuata negli altri paesi per le ferrovie e per le strade.

Non tedierò i colleghi con la lettura delle statistiche ufficiali; mi limiterò a ricordare i dati che più interessano al fine di giungere alla conclusione del mio discorso.

L'Italia ha speso dal 1953 al 1958 l'1,7 per cento delle spese statali per le strade, e l'1,8 per cento per le ferrovie. Molto poco sia per le une sia per le altre; ma è significativo che la maggiore spesa sia andata alle ferrovie, anche se si è trattato di un aumento poco sensibile. In Germania, invece, lo Stato ha speso il 2,3 per cento per le ferrovie, ma quasi il doppio (4,2 per cento) per le strade. Per il Belgio ed i Paesi Bassi tali indici sono rispettivamente del 4,1 e del 2,4 per le strade, del 2,5 e dell'1,2 per le ferrovie.

L'indice non muta sostanzialmente se si tiene conto della lunghezza in chilometri delle vie di comunicazione, e del rapporto fra rete stradale e ferroviaria e popolazione. Per quanto riguarda la lunghezza delle vie di comunicazione l'Italia è al quarto posto fra i paesi del mercato comune, in quanto dispone di 60 chilometri ogni cento chilometri quadrati e di 37 chilometri ogni diecimila abitanti; mentre la Francia ne ha il doppio per quanto riguarda la lunghezza della rete, e cioè 120 chilometri per 100 chilometri quadrati, e il triplo in rapporto agli abitanti, cioè 148 chilometri per 10 mila abitanti.

Concordanti indicazioni si ricevono dal confronto fra l'aumento delle autovetture rispetto ai veicoli commerciali (autocarri ed autobus); cioè mentre dal 1953 al 1958 l'indice della spesa per i veicoli ad uso privato è aumentato in Italia del 165 per cento, la spesa per i veicoli commerciali è inferiore, ed ammonta invece al 102 per cento. Mi pare evidente che un freno ha agito sull'espansione del parco commerciale automobilistico.

Infatti, il trasporto di merci è effettuato in Italia (sono dati del 1959) per il 71 per cento su strada e soltanto per il 28 per cento su ferrovia. Vedremo fra qualche istante quali sono le conseguenze che derivano da questi dati. A me sembra che, in sostanza, l'utente preferisca la strada alla rotaia.

L'autoparco italiano è inferiore, nella realtà, a quello della Germania e della Francia. L'Italia ha una capacità di trasporto valutata in 1.335 migliaia di tonnellate; la Ger-

mania quasi il doppio: 2.257; la Francia quasi il triplo: 3.301. Queste cifre mi sembrano molto eloquenti per trarne conseguenze diverse da quelle che qualche settore di questa Camera ha creduto di dover trarre.

Non dimenticherò che l'onorevole Riccardo Lombardi, intervenendo nel 1956 sul bilancio dei trasporti, patrocinava, domandava, anzi, insistentemente, una politica protezionistica per le ferrovie; anche se poi correggeva la richiesta dicendo che richiedeva una politica razionale, « intelligente »; comunque, ad ogni modo, una politica di preferenza per le ferrovie.

FOA. Una politica pubblicistica.

CARCATERRA. No. Ho qui il resoconto stenografico del discorso dell'onorevole Riccardo Lombardi, il quale parlava di protezione razionale: una certa protezione, ma sempre una protezione per la ferrovia; e, aggiungo io, a svantaggio della strada. Ho presenti anche gli argomenti di cui si avvaleva l'illustre collega. Egli così si esprimeva: « La quota di incidenza lasciata alla strada in Italia rispetto a quella delle ferrovie è eccessiva » (quasi che questa quota dipendesse da una distribuzione fatta dal potere esecutivo o dal Parlamento o da organi legislativi, e non, invece, dall'utente!); « e assolutamente eccessiva si rivela se si confronta con quella degli altri paesi di pari civiltà e di analoga organizzazione sociale ».

Non escludo che il rilievo sia vero, che cioè vi sia una diversità tra l'Italia e gli altri paesi; ma non è grave. Per quanto l'onorevole Riccardo Lombardi non citasse cifre, in realtà, queste ci sono. Senza annoiare la Camera dirò che le merci trasportate su strada in Italia sono il 71 per cento, percentuale più alta di quella degli altri paesi.

L'onorevole Riccardo Lombardi, mi sia consentito dirlo, non si rendeva conto del fatto che in tutte le nazioni si va sempre più riducendo il traffico viaggiatori e merci delle ferrovie, a vantaggio dell'autotrasporto. Gli sfuggiva anche un dato che diventa sempre più macroscopico: e cioè l'aumento della capacità totale di carico dell'autotrasporto.

Io sarei lieto che egli mi dicesse se tutto questo dipende, o non, dal fatto che l'autotrasporto è nelle condizioni di soddisfare maggiormente le necessità dell'utente di quanto non facciano le ferrovie. Del resto, l'aumento del traffico delle merci è stato complessivamente assorbito in Europa per ben due terzi dalla strada.

Ma per entrare più addentro alle argomentazioni che vengono addotte per chiedere

una posizione di privilegio — sia pure razionale, sia pure modica — per le ferrovie, dirò, con il signor De La Palisse, che concedere un vantaggio alle ferrovie significa costituire uno svantaggio per l'autotrasporto. Ed io mi chiedo perché questo si debba fare. Il problema è tutto qui. Non basta affermare che vi è una disparità, e tanto meno mi pare sia sufficiente dire che questa disparità si deve correggere: pregherei che si dicesse il perché; e poi che si rispondesse all'altra domanda: con quali risultati?

Cercherò di rispondere io a questi due interrogativi. Rileverò innanzitutto che non sempre vi è concorrenza tra ferrovia e strada; molto spesso non sono dei mezzi di trasporto concorrenti: ognuno risponde a necessità diverse. Spesso si tratta di servizi di natura diversa, per il modo, l'ora, i luoghi. Per esempio, il trasporto dei carichi di derrate deperibili dai luoghi di produzione ai mercati generali delle grandi città deve essere effettuato nelle ore della notte, perché le derrate possano giungere nelle prime ore del mattino. E questo servizio non può essere apprestato dalle ferrovie, pur adottando i più moderni accorgimenti.

Nonostante ogni attuale o futuro intervento a favore delle ferrovie, avverrà sempre che né queste si gioveranno di provvedimenti artificiali, né se ne gioveranno i produttori, né i mercati generali, né i consumatori. Vorrei citare, a questo proposito, quanto anni addietro diceva il senatore Pellenc in Francia. a proposito della *Société nationale des chemins de fer*: la *Société nationale des chemins de fer* pretende di farsi pagare dieci franchi ciò che le costa due come trasporto di merci di lusso (per esempio, sul tratto Parigi-Bordeaux) e, al contrario, offre generosamente a tre ciò che le costa cinquanta per trasporto di merci ingombranti.

Il sistema tariffario delle ferrovie, per un ipotetico fine di perequazione, oscilla tra un beneficio all'utente del 500 per cento, ed una perdita per le ferrovie di quasi il 90 per cento. Ma tutto questo è illusione, perché la realtà è che la perdita del 90 per cento per le ferrovie è sicura, ed il guadagno del 500 per cento compensativo per le ferrovie è una chimerica illusione. Infatti il privato si affrettava ad accettare il trasporto delle merci ingombranti al prezzo irrisorio delle ferrovie, che non trova concorrenza da parte del trasporto automobilistico; mentre negli altri casi nessun utente potrà essere costretto ad accettare una tariffa del 500 per cento in più ri-

spetto a quella dell'autotrasporto. Pertanto lo svantaggio è tutto a carico delle ferrovie.

Quanto diceva il senatore Pellenc per la Francia vale anche per l'Italia. Del resto, la conclusione sta tutta qui: il bilancio delle ferrovie è deficitario, non solo in Italia, ma in tutti i paesi in cui l'onore e l'onere della gestione ferroviaria è affidato allo Stato. I dati che ho voluto citare pochi momenti fa, a proposito della vendita dei carburanti, dimostrano che lo Stato per quanto concerne l'autotrasporto merci guadagna. Il confronto mi pare decisivo.

Ma non vorrei attardarmi su questo punto. Desidero invece tornare ad accennare ai favoritismi, alle preferenze da accordare alle ferrovie, che sono state auspiccate in quest'aula. Io combatterei questa tendenza, e ai motivi già adottati ne aggiungerei un secondo: un favoritismo alle ferrovie contro uno svantaggio della strada significa voler di proposito, senza alcuna ragione, annullare i molti, grandi, notevolissimi vantaggi dell'autotrasporto.

Mi permetterò di ricordarli, perché si combatte l'autotrasporto senza voler tenere presenti i vantaggi che esso offre all'utente moderno e all'economia dei nostri giorni. Anzitutto, assicura un razionale collegamento e sfruttamento delle comunicazioni nel territorio nazionale: e mi pare che questo non sia un vantaggio di poco rilievo, soprattutto per la forma di stivale allungato che ha il nostro paese; ed anche perché, come sappiamo, esso è diviso almeno in due parti dall'Appennino che spesso è invalicabile dalle ferrovie (o almeno non è valicabile così comodamente ed economicamente come può fare l'autotrasporto). Assicura l'economicità in relazione alle enormi possibilità dei piccoli automezzi: in Italia, abbiamo un autoparco di circa 100 mila automezzi, ed in confronto alle altre nazioni questo autoparco è formato, soprattutto, di piccoli automezzi (sono coloro che nel gergo vengono chiamati i « padroncini », e che, in realtà, sono padroni solo della loro fame).

Inoltre, vorrei far rilevare la capacità di concorrenza dell'autotrasporto italiano di fronte all'autotrasporto delle altre nazioni, soprattutto nei confronti del mercato comune. L'autotrasporto assicura i viaggi di ritorno; il risparmio degli scarichi e dei carichi dei vagoni ferroviari, e così via; lo sviluppo di rapide comunicazioni fra località e centri inaccessibili alle ferrovie; e, infine, le entrate fiscali. Queste entrate possono essere assicurate sia indirettamente attraverso

la vendita del carburante, sia direttamente con le tasse. Aggiungo la competitività delle nostre aziende di autotrasporti nei confronti di altri paesi, per cui si apporta all'Italia un vantaggio valutario non indifferente che contribuisce a rafforzare la nostra bilancia commerciale.

Anche nella relazione di minoranza al bilancio 1959-60 redatta dagli onorevoli Riccardo Lombardi e Bogoni si deplorava la situazione dell'autotrasporto, e si concludeva chiedendo una politica di favore per le ferrovie. Ma io non credo che si debba instaurare il sistema dei privilegi alle ferrovie. Vorrei dire all'onorevole ministro che egli deve mantenere una situazione di equilibrio e di equidistanza rispetto a tutti i mezzi di trasporto. Premesso che il punto di partenza per tutti i mezzi di trasporto deve essere uguale, ritengo che a decidere debba essere solo l'unico sovrano in un sistema democratico: l'utente. Ed ogni sistema democratico inizia nel campo economico per avere i suoi sviluppi e i suoi correlati nell'ambito politico.

Non credo che la diagnosi, la prognosi e la terapia dell'onorevole Riccardo Lombardi siano aderenti alla realtà. Egli, a mio modesto avviso, non ha rilevato questi fatti. Anzitutto, affermava che gli autotrasportatori italiani lavorano sottocosto; e aggiungeva che ciò deriva dall'abuso del sovraccarico. Questo poteva forse valere nel 1959, ma ritengo che oggi non valga più, dopo l'entrata in vigore del nuovo codice della strada che reprime questo abuso. Debbo aggiungere che i primi a protestare per i casi di abuso (e gli abusi ci possono essere in tutti i settori) sono oggi precisamente gli autotrasportatori.

Ella, onorevole ministro, può confermare che pochi giorni or sono, a nome degli autotrasportatori, ho avuto l'onore di chiedere il suo intervento e quello dei ministri dei lavori pubblici e dell'interno, per reprimere questi abusi: abusi che ancora ci saranno, ma che non sono più quelli del 1959, e non possono quindi costituire più un dato diagnostico, e soprattutto un elemento della terapia voluta dall'onorevole Riccardo Lombardi. Il quale aggiungeva che vi è uno spreco di risorse, che vi è disordine economico, giacché risulta, *per tabulas* (ed egli presentava infatti un'ampia *tabula* di dati statistici), che il potenziale ferroviario è sfruttato, nella migliore delle ipotesi, per meno della metà delle sue possibilità. Non contesto questo dato, ma nego le conseguenze che se ne vogliono

trarre. Giacché se questo è vero, e se nonostante gli allettamenti, e vorrei dire anche la potenza di pressione delle ferrovie, questo avviene, vuol dire che l'utente preferisce in tale misura l'autotrasporto alle ferrovie.

Si parla dello sfruttamento dell'autotrasporto. Ho già ricordato che la maggior parte dell'autoparco italiano è costituito dai cosiddetti « padroncini ». Capisco quale potrebbe essere l'obiezione: che si tratta di piccoli lavoratori, di artigiani, i quali lavorano senza limitazione di orario. Vi posso dire che ciò avviene in tutte le imprese artigianali di ogni settore. E non è esatto che le grandi ditte finiscano per sfruttare i lavoratori dipendenti o anche i « padroncini » di cui si servono per l'autotrasporto.

Ho qui alcuni dati che provengono dal *Bureau international du travail*. L'Italia non figura certo al primo posto per le previdenze sociali dei lavoratori del trasporto, ma non figura nemmeno all'ultimo. In Francia nei trasporti, come in tutti gli altri settori, al di là della quarantesima ora comincia il supplemento; e il tasso di remunerazione aumenta con il numero delle ore supplementari. In Italia gli aumenti cominciano dalla quarantottesima ora, e raggiungono il tasso del 10 per cento. È pur vero che nei Paesi Bassi — che sono i nostri più fieri concorrenti, e li battiamo — il tasso di aumento è del 25 per cento dopo la cinquantesima ora; mentre in Germania il tasso è del 25 per cento, ma dopo la sessantaquattresima ora di lavoro. Dunque, mi pare che da tali dati ineccepibili risulti come non sia vero questo sfruttamento di cui si parla.

È vera però una cosa, cui ho accennato parecchie volte e che ora enuncio espressamente: e cioè che nella concorrenza tra i vari paesi d'Europa e soprattutto del mercato comune, sono gli autotrasportatori italiani, grandi e piccoli, a battere sonoramente la concorrenza degli altri paesi tra i più attrezzati, tra cui famosissima l'Olanda. Questo vuol dire che la nostra capacità di concorrenza non dipende dallo sfruttamento, ma da altre cause che fanno onore al lavoro italiano: l'intelligenza e l'intraprendenza dei nostri lavoratori. Questi sono gli elementi per i quali riusciamo a battere gli altri paesi.

Per quanto in sordina, si è pure parlato qui di nazionalizzare questo settore. In questo caso il *deficit* delle ferrovie resterebbe tale e quale e tutti gli inconvenienti che oggi si verificano per le ferrovie si verificherebbero ugualmente per l'autotrasporto nazionalizzato. Del resto, conosciamo paesi in cui la

nazionalizzazione è stata compiuta: l'Inghilterra, la Jugoslavia e la stessa Unione Sovietica. In Inghilterra si è dovuto tornare indietro. E per l'U.R.S.S. consideriamo i dati statistici. Nell'U.R.S.S. la densità delle ferrovie è di 5 chilometri per mille chilometri quadrati, contro i 72 della Francia e i 60 dell'Italia. Scarsissimo è il parco automezzi, e la rete stradale è poco sviluppata.

ANGELUCCI. Ma è più sviluppato il traffico aereo.

CARCATERRA. Questo non va certo a favore dei poveri!

FOA. Non si può valutare la densità se non la si ragguaglia alla superficie.

CARCATERRA. Se diciamo che per mille chilometri quadrati la Russia non ha che 5 chilometri di rete ferroviaria, mentre la Francia ne ha 72 e l'Italia 55, evidentemente teniamo conto dell'estensione del paese. Non capisco, poi, perché vi scaldiate tanto: non sto dicendo male di Krusev, ma dell'antipartito, di Malenkov. Possiamo quindi dirne tutto il male che vogliamo.

GUADALUPI. Malenkov non è mai stato ministro dei trasporti.

CARCATERRA. Lo so, e tuttavia possiamo dirne tutto il male che vogliamo, data la situazione politica attuale. E così gli atti parlamentari della Camera saranno pure mandati a Mosca, e non succederà niente per causa vostra o mia. (*Commenti a sinistra*).

Vi sono dati di fatto inoppugnabili. Nell'U.R.S.S. è stata instaurata la politica della preferenza al trasporto merci, per cui il viaggiatore si trova davanti a confortevoli o bellissime stazioni e sale d'aspetto, ma non trova le necessarie coincidenze ed è costretto ad attendere nelle stazioni (ecco perché sono munite di conforti) per molte ore, qualche volta anche per 24 ore.

GUADALUPI. Questo è inesatto. Nell'Unione Sovietica sono belle le stazioni della metropolitana, non quelle delle ferrovie.

CARCATERRA. Ella vuole denigrare le ferrovie sovietiche. Stia attento, perché non so in che cosa ella possa incorrere per questa denigrazione.

GUADALUPI. Vi sono stato; non denigro niente.

CARCATERRA. Io vado oltre quanto ella sostiene, e affermo che sono belle anche le stazioni, ed hanno delle magnifiche sale di attesa; ma la ragione risiede nella lentezza e nella scarsa frequenza dei treni viaggiatori e nella preferenza data dalle ferrovie al trasporto merci.

Questa nazionalizzazione, dunque, noi non la vogliamo. Sono convinto di una cosa; che la libertà politica ha come suo correlato la libertà dei trasporti. Questa può sembrare un'affermazione fatta soltanto per giocare ancora con un concettino a difesa della mia tesi; però è una verità evidentissima: se non si dà la possibilità di scambio delle persone (e delle merci) rapido e soddisfacente per l'utente, ogni libertà politica non è che una lustra senza alcun contenuto.

Una nazionalizzazione nel settore trasporto merci produrrebbe dunque quegli svantaggi che ho denunciato pochi momenti fa per la Unione Sovietica, e che si verificerebbero tali e quali anche in Italia.

Vorrei dunque, onorevole ministro, metterla in guardia contro qualsiasi dialettica di questo genere. Del resto ella non ne ha bisogno, e le darò atto di qui ad un momento della illuminata politica che ella sta conducendo non solo nel settore delle ferrovie ma anche in quello degli autotrasporti. Direi che ella comincia a vedere una politica complessa, che tenga conto di tutti i mezzi di trasporto.

Non si lasci prendere, onorevole ministro, dal complesso della madre: le madri finiscono per preferire i figli che danno loro dispiaceri a quelli che sono più meritevoli. Non ami di più le ferrovie, ami tutti i mezzi di trasporto alla stessa guisa, li metta tutti allo stesso punto di partenza.

D'altra parte credo che questo ormai sia anche un dovere che ci deriva dai trattati internazionali, e precisamente dai trattati di Roma: se è vero, come è verissimo, che intendiamo attuare anche nel settore dei trasporti la Comunità economica dei sei paesi.

Ma a questo punto vorrei giungere ad una prima serie di conclusioni. Il settore degli autotrasporti merci deve rimanere all'iniziativa privata. Nessun favoritismo per nessun mezzo di trasporto, né per l'autotrasporto né per gli altri; libertà all'utente di scegliere quello che più gli aggrada.

FOA. Se le ferrovie declinano, dove sta la libertà dell'utente? Non avrà altra scelta che l'autotrasporto.

CARCATERRA. Premesso che sono personalmente convinto che la ferrovia può ancora rispondere alle esigenze del traffico moderno, potrei osservarle che ho fatto una volta per scherzo questo calcolo: sommando tutte le centinaia di miliardi che sono stati profusi nelle ferrovie per colmarne via via il *deficit*, calcolando il valore di tutto l'armamento, tenuto conto altresì del numero di

uomini in Italia di età superiore ai 21 anni, arriveremmo alla conclusione che sarebbe possibile concedere un'autovettura ad ogni italiano che abbia superato i 21 anni, insieme con una quantità di carburante sufficiente per un anno intero. Con il che avremmo risolto il problema dei trasporti.

Comunque, non è questo che mi interessa. Ella, onorevole Foa, mi chiama a rispondere sul problema della libertà dell'utente. La questione è semplice: innanzi tutto è stata già decisa col trattato di Roma, che siamo tenuti a rispettare.

FOA. Ma dov'è la libertà di scegliere un mezzo se il mezzo è uno solo?

CARCATERRA. Ella, dal suo punto di vista, vorrebbe che fosse dato un vantaggio alla ferrovia. In altre parole, vorrebbe che l'utente non avesse libertà di scelta, perché è lapalissiano (come ho già accennato) che quando si dà un vantaggio al mezzo ferroviario, si fa lo svantaggio dell'autotrasporto. Questa è proprio la situazione in cui non vi è più libertà di scelta per l'utente. Pertanto sono io che posso parlare della libertà dell'utente, io che chiedo una politica di uguaglianza per tutti i mezzi di trasporto: mentre non ne può parlare lei, che vuole invece imporre privilegi e favoritismi per un determinato mezzo.

MISEFARI. Ma gli autotrasporti sono attivi, mentre le ferrovie sono passive.

CARCATERRA. Sostengo una tesi che non dovrebbe dispiacere ad alcuno, nel presupposto che si parta da un punto di giustizia. Infatti, non sto chiedendo alcun privilegio per l'autotrasporto, ma nemmeno per le ferrovie: uguali gli oneri ed uguali i punti di partenza per tutti. In tale situazione potrà essere veramente sovrano l'utente di decidere se gli convenga di più l'uno o l'altro mezzo di trasporto. Ma se falsifichiamo i dati di fatto, evidentemente non gli si lascia più libertà di scelta.

ANGELUCCI. Vi sono però servizi di autolinea che davvero non lasciano libertà di scelta, perché esistono solo quelli.

CARCATERRA. L'obiezione è giusta ed io desidero rispondere. È evidente che vi sono delle situazioni nelle quali non ci si può affidare *sic et simpliciter* all'iniziativa privata, in quanto le linee non sarebbero redditizie. Ma vi è modo e modo perché lo Stato intervenga: se mi mettessi nel suo punto di vista, direi che può intervenire, ad esempio, gestendo direttamente l'autolinea; ma non può imporre all'utente di servirsi per forza della ferrovia. Siamo d'accordo su questo punto?

ANGELUCCI. Sì.

CARCATERRA. Ma dal mio punto di vista potrei suggerire soluzioni diverse, che non è il caso qui di illustrare.

In secondo luogo, è necessaria una viva, comprensiva politica dell'autotrasporto. Devo dichiarare ad alta voce, onorevole ministro Spataro, che ella sta lavorando sulla buona via, per lo sganciamento delle ferrovie, sicché il ministro dei trasporti potrà essere davvero il coordinatore ed il promotore di tutti i mezzi di trasporto, da quelli aerei a quelli ferroviari, dall'autotrasporto ai trasporti interni per via d'acqua.

Detto questo, non posso tacere di qualche problema più specifico, innanzi tutto di quello dell'albo degli autotrasportatori. Ne ha parlato questa mattina l'onorevole Colitto: pertanto non aggiungerò altre parole su questo tema, limitandomi a richiamare la sua attenzione, onorevole ministro, sulla vecchissima legge del 1935, che non risponde alle esigenze attuali.

In terzo luogo va affermata la necessità di quello che, con una endiadi molto brutta, si chiama « domicilio amministrativo »; e che vuol significare, invece, in parole comprensibili, che vi sia un unico ministero competente per l'autotrasporto. Oggi l'autotrasporto è piuttosto il figlio di nessuno, od invece (il che è lo stesso) il figlio di molti. Però è evidente che in questa situazione ognuno finisce per interessarsene poco o nulla. Ed io, invece, vorrei che uno solo fosse il dicastero competente, e lo vedrei benissimo proprio nel Ministero dei trasporti che dovrebbe occuparsi in via esclusiva dell'autotrasporto, senza dividerne le competenze, come oggi avviene, fra Ministero dell'interno, Ministero dei lavori pubblici e Ministero dell'industria e commercio. Un solo ministero, perché possa avere la visione completa dei problemi di questo settore e — aggiungo — di tutti i settori del trasporto, per poterli coordinare e disciplinare con una visione unitaria.

Vorrei darle sommamente, onorevole ministro, un suggerimento, se me lo consente. Per tutti i settori della vita economica italiana, dalla grande e piccola industria, alla piccola proprietà contadina, agli artigiani e l'anno scorso financo ai commercianti, si sono concesse provvidenze, e soprattutto crediti per attrezzature e per l'esercizio di attività economiche. Non vedo perché, essendovi delle leggi, delle provvidenze creditizie verso meritevoli categorie di operatori economici, soltanto gli autotrasportatori, i piccoli autotrasportatori, i « padroncini » artigiani, che vivono con l'unico e qualche volta

scassatissimo mezzo di trasporto, debbano essere diseredati. Vorrei dirle che, per esempio, un credito alle solite norme, come quello per i commercianti e gli artigiani, per il rinnovamento del nostro autoparco, sarebbe una cosa non solo attesa, ma veramente utile. Di più; sono convinto che oggi gli operatori economici, soprattutto i piccoli, non possono vivere isolati, e devono coalizzarsi, associarsi, costituire cooperative. Perché con queste previdenze non cercare di favorire cooperative di autotrasportatori, per toglierli qualche volta da una autentica miseria? Mi riferisco sempre ai piccoli operatori dell'autotrasporto.

Mi permetta, onorevole ministro, di parlare un momento in prima persona: le dico che questa proposta l'ho fatta in seno al comitato di gestione dell'E.A.M., ed ho trovato unanimi consensi in quell'assise. Ma che cosa può fare l'E.A.M. nei confronti dei piccoli autotrasportatori, che assommano a decine o centinaia di migliaia? E che cosa, invece, non può fare lei, onorevole ministro, cosa non può fare lo Stato?

E così vorrei a parlare anche dell'E.A.M. Io sono di quelli che si dichiarano contrari ai cosiddetti enti, soprattutto alla moltiplicazione degli enti. Ma l'E.A.M. c'è. C'è e lavora; lavora bene. L'E.A.M. rende un servizio, anzi più di un servizio: agli autotrasportatori ed allo stesso Ministero dei trasporti. Svolge un compito (questo mi pare essenziale) che non possono svolgere le categorie né lo stesso ministero.

Premetto che l'E.A.M. non ha, non vuole e non deve avere compiti, neppure i più lontani, neppure i più attenuanti, di natura sindacale; compiti che spettano esclusivamente alle organizzazioni di categoria. Però l'E.A.M. ha compiti che i sindacati non possono assolvere. Sta di fatto che in realtà non solo non li assolvono ma non se li propongono nemmeno. Alludo al lavoro che compiono le cinque commissioni in seno all'E.A.M. Compiti, infine, che nemmeno un dicastero potrebbe svolgere, perché troppo diversi da quelli schiettamente burocratici e normali di un Ministero. Attribuzioni e compiti, voglio dire, che sono a mezza via fra quelli pubblicistici, ministeriali, e quelli economici, di settore.

Basti osservare solo questi due punti: I sindacati degli autotrasportatori in conto terzi sono molteplici e hanno bisogno di un punto d'incontro neutro, qual è l'E.A.M. Di fronte agli autotrasportatori in conto terzi, vi sono gli autotrasportatori in conto proprio.

Anche a queste due categorie, talvolta opposte per opposti interessi, è necessario un luogo neutro in cui discutere i problemi comuni e i problemi in contrasto.

Ma direi che vi sono altri motivi che giustificano la necessità dell'esistenza dell'ente, e li trarrò dall'attività stessa che l'ente svolge. L'E.A.M. procede alla statistica degli autoveicoli adibiti al trasporto di cose, distinguendo i vari mezzi a seconda dei tipi di concessione, della portata, del sistema di alimentazione e così via. L'assistenza ai singoli autotrasportatori si è concretata nell'anno ora decorso in un milione e più di pratiche assistenziali ed in circa altrettante per l'accertamento delle condizioni tecniche degli autoveicoli (revisioni, collaudi, aggiornamenti, ecc.) e per l'idoneità alla guida; si è concretata nell'attività relativa ai *car-nets* T.I.R. (più che 19 mila pratiche di rilascio), e con gli uffici di frontiera a Saint Louis ed al Brennero.

Se non togliessi del tempo ai colleghi che ancora devono parlare ed a lei, onorevole ministro, che il suo tempo impiega così bene, potrei accennare, ancora, al lavoro compiuto dalle cinque commissioni centrali dell'E.A.M. Ma poiché qui dovrei forse parlare anche in prima persona, anche per questo non ne parlerò.

Tutto ciò ho voluto dire per concludere che un organismo come l'E.A.M., che ha compiuto e compie per legge lavori così indispensabili e complessi, un organismo siffatto, se non ci fosse, io lo creerei.

Però, onorevole ministro, condivido la sua affermazione: « Occorre certamente che la posizione dell'E.A.M. sia meglio definita nel quadro dell'organizzazione esistente nel campo dei trasporti ». Le do perfettamente ragione.

A questo proposito, visto che posso abusare non del tempo, ma della sua cortesia, onorevole ministro, per fare qualche suggerimento, mi permetterei di dire come io vedrei i compiti dell'E.A.M. e come vedrei la funzione del comitato consultivo centrale dello stesso ente.

Quanto ai compiti dell'E.A.M., li vedrei così specificati: tenere i registri degli autotrasportatori; curare la raccolta dei dati statistici relativi all'autotrasporto di cose; assistere (è questo un punto che sottolineo), nell'interesse generale, l'autotrasporto di merci in tutte le forme utili (ed ho accennato già alle esigenze di carattere prettamente sociale); assicurare, ove occorra, ed in specie in caso di pubbliche calamità, l'esecuzione di trasporti di pubblico interesse; espletare le

eventuali mansioni affidategli dal Ministero dei trasporti, ecc.

Quanto al comitato consultivo centrale, direi che esso potrebbe avere questi compiti: 1°) esprimere pareri circa i problemi che interessano sul piano nazionale ed internazionale l'autotrasporto di merci, e pareri ai fini del coordinamento dei comitati consultivi provinciali; 2°) in particolare, il comitato consultivo centrale potrebbe e dovrebbe (questo mi pare importante) essere utilmente sentito dal Ministero per i problemi che riguardano gli obiettivi e le misure per l'attuazione del M.E.C. nel settore dell'autotrasporto di merci, e le materie di cui alla legge 20 giugno 1935, n. 1349. Inoltre il comitato consultivo centrale dell'E.A.M. potrebbe avere il compito di porre allo studio e di formulare proposte agli organi competenti sulla base delle istanze delle associazioni di categoria.

A questo punto amerei soffermarmi sui problemi degli autotrasporti in campo internazionale, ma non ne parlerò soprattutto perché ho la certezza che il ministro dei trasporti ne sappia, a questo proposito, assai più di me. Proprio in seno all'E.A.M., infatti, una ventina di giorni or sono, si è svolta una riunione cui ha partecipato anche il dottor Schaus, che è a capo della divisione dei trasporti del mercato comune. In quella occasione ho avuto la possibilità di esporre il punto di vista degli autotrasportatori italiani. Quei documenti sono sicuramente finiti sul suo tavolo, signor ministro, e certamente ella li ha onorati della sua attenzione e darà loro il corso che meritano.

Devo dare atto al ministro Spataro di aver compreso l'importanza e la necessità dell'autostrada merci in campo sia nazionale sia internazionale e specificamente nell'ambito del mercato comune. Gli do atto, innanzitutto delle diverse ma concordanti manifestazioni del suo pensiero, dall'articolo apparso sulla rivista *Concretezza*, alle dichiarazioni fatte il 20 settembre 1960, all'atto dell'insediamento del comitato consultivo centrale dell'E.A.M. In quell'occasione egli puntualizzò i compiti dell'ente che, come ebbi a dire, sono a metà strada fra quelli del Ministero e quelli dei sindacati: « condurre gli operatori dell'autotrasporto a discutere con sincerità e consapevolezza sui diversi punti di vista per eliminare, o quanto meno ridurre, i contrasti e le divergenze e per venire ad una visione unitaria dei problemi del settore ». Devo esprimere il mio più vivo compiacimento all'onorevole ministro per aver dato queste direttive.

Voglia il ministro consentirmi anche di citare e lodare quei passi del discorso pronunciato al Senato nel luglio scorso in cui ha brevemente, ma lucidamente, accennato ai problemi del settore. Voglio poi lodare il ministro soprattutto per quello che ha fatto e per quello che intende fare: egli ha tranquillizzato, e finalmente, dopo quindici anni, regolarizzato (cosa che gli ha meritato l'unanime riconoscimento della Camera) la posizione e lo stato giuridico dei dipendenti dell'E.A.M., approvandone il regolamento organico. A questo proposito il ministro dei trasporti non soltanto ha fatto enunciazioni apprezzabilissime, almeno dal mio punto di vista, ma ha agito e operato saggiamente e illuminatamente.

Approvo e lodo la liberalizzazione dell'autotrasporto per autocarri sino a 50 quintali, che ha dato assetto e tranquillità al settore e a poveri e assidui lavoratori. Do anche atto con viva lode al ministro di aver iniziato e condotto avanti lo studio per l'aggiornamento della legge 2 giugno 1935, cui ho accennato poco fa, legge che ancora disciplina, nonostante la sua vetustà e inadeguatezza, l'attività dell'autotrasporto merci.

Sottolineo particolarmente, signor ministro, le parole da lei pronunziate al Senato: « L'amministrazione sta conducendo silenziosamente un'opera assidua ».

Ho la certezza che ella ha rilevato l'importanza fondamentale, — economica, sociale e anche politica — di questo settore; ho la certezza che, come sta lavorando in silenzio, lavora però con concretezza; ho la certezza che ella instaurerà finalmente un'adeguata politica dell'autotrasporto con una visione armonica degli interessi della nazione, della comunità europea, degli operatori dei trasporti e soprattutto degli utenti. Per questa certezza, signor ministro, la ringrazio. (*Applausi al centro*).

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

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, devo preliminarmente compiacermi con l'onorevole Giuseppe Reale per la sua relazione. Egli ha espresso dubbi sull'opportunità o meno di inserire, in documenti del genere, tabelle numeriche; ma io sono del parere che le relazioni dovrebbero contenere ricchezza di dati, non soltanto sullo stato attuale dei servizi dell'amministrazione di cui si discute il bilancio, ma anche sulla loro dinamica. Il Parlamento non dispone dei conti profitti e perdite, né ha altri sufficienti elementi di valutazione del-

l'andamento amministrativo, per cui il relatore fa benissimo se ci raccoglie questi dati e ce li pone sotto gli occhi, per facilitarci la conoscenza dei fatti e per offrire a noi, che non abbiamo il tempo né la possibilità di studiare e di fare ricerche, la maggior quantità possibile di elementi atti a delineare i fatti e le valutazioni che possono metterci in grado di dare giudizio sul passato e di formarci delle idee sulle future e possibili linee operative.

Concordo con il relatore sulla sensibilità con cui ha guardato allo sviluppo dei vari settori. Devo però aggiungere per i colleghi della sinistra che, nel campo dei trasporti, dal 1947 si è sempre progredito, anche se talvolta con lentezza e con un certo ritardo, non imputabile ai ministri dei trasporti, ma alla mancanza dei finanziamenti e quindi alla ragioneria generale dello Stato che concepisce le ferrovie dello Stato come un'azienda privata industriale ai fini della spesa e come azienda pubblica ai fini delle entrate che sono state, e non potevano non essere commisurate ad esigenze politiche. E ciò anche senza considerare gli aspetti economici e sociali delle sfasature provocate da certi drastici provvedimenti in una amministrazione del genere. Lungo tempo c'è voluto per convincere molti che i trasporti sono una vera struttura portante dello sviluppo economico generale.

Il relatore mi pare non accenni alla necessità di un coordinamento in questo settore; ma io vorrei far notare che, a mio sommo avviso, la relazione generale economica del paese dovrebbe essere strutturalmente suddivisa per zone territoriali e per settori ed ogni settore suddiviso in branche coincidenti con le amministrazioni dello Stato, in modo da porre in rilievo l'apporto di ciascuna di esse al bilancio economico e la relativa spesa pubblica, il reddito lordo ed il valore aggiunto.

Molti colleghi hanno parlato del necessario coordinamento delle attività pubbliche di questo settore: condivido le loro preoccupazioni e vi aggiungo la necessità di una razionale divisione dei compiti fra i diversi ministeri.

A mio modesto avviso, il Ministero dei trasporti dovrebbe essere il ministero dei trasporti terrestri; ed avere alle sue dipendenze anche l'« Anas » e la direzione della viabilità.

Non comprendo perché l'ispettorato generale della viabilità e del traffico e l'« Anas » debbano dipendere dal Ministero dei lavori pubblici.

Alla direzione politica dei trasporti terrestri deve presiedere una sola mente; ma ciò non è possibile se chi sovrintende alle ferrovie non sovrintende anche alle strade.

Dannosa ritengo pure la mezzadria nel campo automobilistico. Il codice della strada deve essere fatto attuare sotto la direzione di un solo ministero, non di due, com'è attualmente, con inutili e dannose interferenze.

Il Ministero dei lavori pubblici fu costituito in una situazione storica ormai superata. Ebbe compiti che allora non potevano affidarsi ad altre amministrazioni e per questo si occupò anche delle ferrovie. Oggi, in presenza di ministeri prima inesistenti, esso continua a conservare alcuni compiti che non rispondono più alle esigenze funzionali né ad una ripartizione logica della materia in questo settore.

Così vedrei l'aviazione civile alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, invece che alla ventilata dipendenza del Ministero dei trasporti; così i porti, anziché dipendere dal Ministero dei lavori pubblici, dovrebbero essere di competenza del dicastero della marina mercantile, a cui andrebbe affidata anche la navigazione interna. Ciò sempre per una maggiore specializzazione organica delle diverse amministrazioni.

Vorrei perciò pregare il ministro Spataro di farsi portatore e sostenitore di queste esigenze presso i suoi colleghi di Governo.

Gli stessi concetti ho avuto occasione di esprimere nel corso del mio intervento sul bilancio della marina mercantile, e non fui contraddetto da alcuno. Ciò farebbe ritenere che, almeno in quella sede il mio parere fosse condiviso da tutti i colleghi che intervennero nel dibattito. L'essenziale è che non spuntino fuori motivi di « patriottismo di amministrazione », come ebbi occasione di dire altra volta, ma che si cerchi di porre rimedio a tale stato di cose, con l'esame e con l'approvazione di un disegno di legge che riordini la divisione dei compiti fra i ministeri del settore dei trasporti.

In sostanza, in questo settore le strade sono due: o quella dettata dalla legislazione fascista, con la competenza di tutti i trasporti accentrata in un solo Ministero o, come è attualmente, con una pluralità di ministeri, ma con compiti divisi in base a criteri funzionali ed atti a far seguire una politica unitaria in ciascuna branca e coordinata fra le diverse branche. Per questo coordinamento io non sono entusiasta della commissione interministeriale della quale ha parlato al Senato il ministro Spataro; penso che necessiti

un organico comitato dei ministri interessati al settore presieduto possibilmente non dal ministro del bilancio, ma da quello dei trasporti, per non subordinare eccessivamente le esigenze funzionali alle scelte ragionieristiche della spesa.

Passo ad altre osservazioni, avvertendo che mi esimerò dal citare dati per non appesantire il mio intervento ed anche perché la documentazione esistente in questo campo è ben nota a tutti i colleghi.

Nei riguardi della motorizzazione civile è inutile ripetere che occorre veramente unificare i servizi, passando al Ministero dei trasporti e quindi affiancando alla direzione generale della motorizzazione civile quelli attualmente alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici.

Effettuato questo passaggio, l'unica attuale direzione generale dovrebbe suddividersi almeno in tre: una per la parte amministrativa e pel traffico stradale, l'altra per lo studio e le verifiche degli autoveicoli e la terza per le ferrovie secondarie e le funivie. A queste bisognerebbe aggiungere la direzione della viabilità e l'« Anas », come anzidetto. In attesa di una riforma del genere, bisogna che la direzione generale della motorizzazione civile adegui il suo personale centrale e periferico, oltre che i mezzi, alle nuove esigenze, con nuove assunzioni e potenziamento degli organici. È ben vero che una recente legge ha aumentato gli organici; ma dall'epoca della redazione del relativo disegno di legge ad oggi le attuazioni sono mutate.

È necessario procedere agli opportuni aumenti di personale, specialmente nelle sedi periferiche ove si è stati costretti ad assumere cottimisti, che dovrebbero essere immessi nei ruoli con opportune norme.

Per il personale delle autolinee non sono d'accordo con il relatore allorché accenna alla possibilità di non estendere ad esso l'equo trattamento e tutte le forme di assistenza e di assicurazioni sociali. Per me queste norme, comprese quelle sulla limitazione degli orari di lavoro, devono essere estese a tutti gli autotrasportatori, compresi i « padroncini », che devono essere obbligati ad autoassicurarsi pagando non solo la quota che fa carico al lavoratore, ma anche quella a carico del datore di lavoro. L'interesse generale esige che alla guida di tutti gli automezzi non vi siano persone troppo affaticate.

Il relatore ha considerato che i maggiori oneri sociali creano difficoltà soprattutto agli esercenti di linee automobilistiche ed agli

autotrasportatori, ed ha ritenuto possibile che tali maggiori oneri possano essere bilanciati con sovvenzioni statali. Non sono d'accordo con questa impostazione. Questa gente deve arrangarsi per conto suo: lo Stato, che dà le concessioni, deve sorvegliare che ben disimpegnino i loro servizi e non dare sovvenzioni, salvo esigenze sociali, come dirò in seguito.

Il relatore ha anche accennato alle difficoltà che si presentano per il consiglio di disciplina, in quanto i « padroncini » non avrebbero mezzi per farsi rappresentare: vadano personalmente.

Indipendentemente da ciò, una politica che favorisse questi artigiani dei trasporti (come li ha chiamati poco fa l'onorevole Carcaterra) a mio avviso sarebbe utile e necessaria.

Altrettanto utile sarebbe, nel campo delle autolinee, limitare le situazioni monopolistiche che si sono determinate nelle diverse regioni italiane, in ognuna delle quali pare si sia arroccata una determinata impresa, accaparrandosi le linee più redditizie.

È stato detto dal relatore che l'autotrasporto merci fornisce 527 miliardi di tasse all'erario. Sta bene: ma si è tenuto conto del costo della strada, del suo ammortamento e della sua manutenzione; si è tenuto conto del costo dei servizi di polizia stradale, delle spese sostenute dai comuni e dalle province per le strade?

A me pare che si debba confrontare l'importo netto delle tasse sopradette con tutti gli oneri che le strade importano, per una giusta valutazione: le spese pubbliche vanno confrontate con le entrate dell'erario.

Coordinamento fra strada e rotaia. È evidente che quando l'azienda ferroviaria sarà autonoma, quando le strade non dipenderanno dai lavori pubblici e quando il ministro dei trasporti potrà tracciare e curare le politiche di tutti i trasporti terrestri, non sarà difficile un razionale coordinamento fra il traffico stradale e quello ferroviario, in base ai dettami della tecnica ed alle esigenze sociali ed economiche.

Nell'ambito di questo coordinamento, si è detto anche che le maggiorazioni di tariffe di alcune autolinee, per diminuire la concorrenza con le ferrovie dello Stato, non sono giuste. Sono d'accordo, ma solo perché costituiscono un indebito arricchimento del gestore.

Queste maggiorazioni devono farsi, ma a beneficio di un fondo integrativo delle linee passive che indubbiamente necessita esercitare: e ciò non solo per i trasporti automobi-

listici, ma anche per gli autotrasporti, per i quali, in molti casi ove manchino le ferrovie, dovrebbero istituirsi apposite linee regolari.

Un problema di tasse da devolvere al suddetto fondo di integrazione si pone anche per le linee automobilistiche molto attive. Occorre limitare i profitti delle aziende private, se devono ancora essere protette dalla concorrenza, come attualmente.

L'onorevole Carcaterra ha invocato libertà piena in questo campo. Potrei essere d'accordo se si trattasse della libertà piena ed intera per tutti. Non possiamo concepire la libertà da parte di chi vuol essere solo protetto dalla concorrenza. Se così fosse, lo Stato proteggerebbe la libertà dei più forti danneggiando i più deboli.

Lo Stato non può disinteressarsi delle auto-linee e della loro regolamentazione per ovvi motivi di ordine generale; ma anche per gli oneri che sopporta, per le manutenzioni delle strade, degli altri impianti fissi e per i servizi di prevenzione, sorveglianza, sicurezza e repressione.

Non sono d'accordo sull'abolizione dei cosiddetti divieti di traffico intermedi, quando si concedono linee con tratti paralleli ad altre; ed almeno finché non saranno modificate le norme attuali.

Finalmente, dopo dieci anni, la legge sulle autolinee è stata presentata dal ministro Spataro al Parlamento; quando sarà sottoposta al nostro esame potremmo esaminarla ampiamente e studiarci di strutturarla in modo che corrisponda alle esigenze attuali.

Il relatore ha proposto l'adeguamento delle sovvenzioni alle linee automobilistiche, ormai ridotte a valori correnti insignificanti dalla mancata rivalutazione.

Penso che le vecchie sovvenzioni debbano essere abolite. Le nuove debbano darsi in base ad una impostazione organica delle autolinee che, per esigenze sociali, anche se passive, dovranno essere esercitate. Il contadino del più sperduto casolare della Lucania, della Campania, del Friuli, ha il diritto di servirsi dei mezzi di trasporti pubblici per mandare i suoi ragazzi a scuola, per spostarsi e per recarsi al centro più vicino. Servizi del genere non possono non essere passivi; ma la comunità deve ugualmente garantirli, esercitandoli in proprio o con sovvenzioni adeguate ai concessionari privati o pubblici.

A mio avviso, l'onere di queste sovvenzioni dovrebbe essere bilanciato da tasse sulle autolinee di grande traffico e su quelle parallele a tratti delle ferrovie o di altre società

dello Stato. Il prezzo chilometrico dei viaggi dovrebbe essere uguale per tutte le linee e quindi anche per quelle di scarsissimo traffico.

Il riordino di questa materia dovrebbe partire da una prima pianificazione delle auto-linee necessarie, per stabilire in base a criteri generali, quelle da sovvenzionare e quelle da tassare, tenendo conto delle distanze virtuali, dei tracciati stradali e di quant'altro possa rendere più o meno oneroso l'esercizio di una autolinea.

Anche nei cosiddetti servizi sostitutivi ed integrativi bisognerà vederci chiaro.

Ho sentito dire, onorevole ministro, che il suo collega della pubblica istruzione intenda organizzare il trasporto degli studenti. Non vorrei che anche il ministro della pubblica istruzione facesse l'autotrasportatore. È chiaro che la necessaria spesa per il trasporto degli studenti e degli scolari delle zone decentrate deve gravare sul bilancio della pubblica istruzione; ma all'organizzazione del trasporto pensi il ministro dei trasporti e, per esso, la direzione generale della motorizzazione, con gestioni in concessione; ma tali da garantire il diritto all'istruzione anche ai bambini sperduti nei più lontani casolari.

La liberalizzazione completa dei trasporti merci la ritengo opportuna per i traffici locali e non per i lunghi percorsi. Opportuna per le linee che adducono traffico alle ferrovie e non per quelle parallele a linee ferroviarie che hanno ancora potenziali inutilizzati.

Certe limitazioni potrebbero essere sostituite con opportune tassazioni. Questo sistema garantirebbe la libertà di scelta del mezzo, darebbe un contributo per l'onere che la collettività sostiene per le strade; e faciliterebbe una politica di buon utilizzo delle ferrovie. È chiaro che liberalizzando, anche con tasse, bisogna evitare i monopoli dei grandi trasportatori.

L'I.N.T. dovrebbe, a mio avviso, attrezzarsi anche per gli autotrasporti speciali (derate alimentari, pesce, ecc.).

In questo campo lo Stato, e per esso un ente a capitale pubblico, deve fare qualche cosa, esercendo anche servizi passivi per incentivare trasporti utili o necessari per lo sviluppo generale del paese e per migliorare l'economia di zone depresse; ma depresse anche per mancanza di mezzi di comunicazione.

Per quanto riguarda gli studi necessari nel settore di cui ci stiamo occupando, plaudo all'opera del laboratorio di Montecompatri, auspicando che sia ampliato e che lavori in col-

laborazione con l'istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato. Questo istituto si trova nelle condizioni in cui era cinquant'anni fa, ha bisogno di essere ammodernato e potenziato concentrando in esso i centri studi di tutti i servizi delle ferrovie, almeno quelli sul materiale e sui meccanismi, e tutti quelli che si dovrebbero creare per la motorizzazione in genere.

Questa collaborazione nell'ambito dello stesso ministero necessita per evitare dispersione di mezzi e cattiva utilizzazione di uomini. Il personale di questo istituto deve essere sceltissimo e deve vedersi assicurati prezzi e buona possibilità di carriera. Non escluderei, in questo campo, la collaborazione di consulenti esterni, per fare dell'istituto un grande strumento di ricerche applicate alla tecnica dei trasporti in genere e del materiale mobile in particolare.

Passando alle ferrovie secondarie, noto che nel bilancio sono previste spese, per sovvenzioni e costruzioni di esercizio, di oltre sette miliardi e mezzo e circa altrettanto per sussidi straordinari. L'onere chilometrico è nel primo caso di 2.400.000, nel secondo di 3.800.000 lire, molto approssimativamente. In alcuni casi questi due oneri si sovrappongono ed allora ogni chilometro di ferrovia secondaria costa ben 4 milioni 200 mila lire, fra sovvenzioni e sussidi.

Quando lamentiamo la passività delle ferrovie dello Stato, dobbiamo pensare a cosa avverrebbe se fossero concesse ai privati. Costringendo a mantenere le tariffe attuali, quali sovvenzioni si dovrebbero dare?

Comunque, in questo campo si deve proseguire sulla strada del risanamento, e completare quello che è stato cominciato. Il dicastero dei trasporti è quello che ha, in senso assoluto e relativo, meno opere incompiute degli altri e specialmente di quello dei lavori pubblici, ma ha pur esso opere che tardano ad ultimarsi.

Per l'ammodernamento della ferrovia Cumana sono previsti 2.877.135.000 lire. Questo ammodernamento urge per l'enorme traffico in continuo sviluppo sia per l'espansione urbana di Napoli in quella direzione, sia per il servizio balneare. I napoletani hanno il diritto, specialmente d'estate, di allontanarsi dal centro e di riversarsi sulle spiagge servite da questa ferrovia già utilizzata e sfruttata oltre il normale.

L'ammodernamento della Cumana dovrebbe però essere completato con il raddoppio e l'interramento dei binari negli abitati di Bagnoli e di Pozzuoli, centri che la ferrovia divide in due parti collegate da pas-

saggi a livello che restano necessariamente chiusi per moltissimo tempo.

La Circumflegrea è ormai una favola. Nel 1946, dal balcone di piazza Plebiscito, l'allora Presidente De Gasperi annunciò la costruzione di questa ferrovia. Attualmente, dopo sedici anni, manca ancora lo stanziamento per il materiale mobile. Non so se la società abbia già presentato i progetti. Se non l'avesse fatto, onorevole ministro, sostituiscia senza indugio quei dirigenti e Napoli gliene sarà grata, i democristiani che si preoccupano solo degli interessi del popolo gliene saranno grati.

Ad ogni modo, data l'espansione di Napoli con le sue nuove città satelliti della zona di Soccavo, è necessario che almeno si attivi al più presto il primo tronco, di pochissimi chilometri, tra Soccavo, o Pianura, e Montesanto, così che da quella località si raggiungerà il centro in una diecina di minuti, mentre attualmente occorrono tre quarti d'ora, per strade che hanno bisogno di essere alleggerite e decongestionate.

So che il ministro ha presentato stamane un disegno di legge per l'ammodernamento della Circumvesuviana. Gliene sono grato, perché questo significa muoversi concretamente e far seguire alle premesse i fatti. La ringrazio, onorevole ministro.

Occorrono rettifiche di tracciato alle ferrovie salentine. Esse servono una vasta regione, e son necessarie specialmente per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli. In alcuni tratti necessita rafforzare l'armamento e metterlo in grado di consentire il passaggio di treni veloci e pesanti.

Anche l'Alifana dovrebbe essere una buona volta ultimata, dopo quindici anni, da quando ne fu incominciata la ricostruzione ammodernata.

L'ammodernamento della Bari-Barletta col trasferimento in sede propria fu iniziato quasi 27 anni fa: sono 42 chilometri di linea che servono oltre trecentomila abitanti. Forse si pensa di terminare i lavori quando le ferrovie saranno completamente sostituite da altri mezzi di trasporto. Raccomando vivamente anche questa « incompiuta ».

Le tramvie provinciali di Napoli sono la croce di una popolazione di 400 mila abitanti e di moltissime migliaia di operai e studenti che dai centri vicini vengono a Napoli per lavorare o per andare a scuola. L'ammodernamento con filobus pare inidoneo; quello con linee automobilistiche si presenta passivo senza un intervento dello Stato. Occorre studiare qualche soluzione, e modificare la legge sull'ammodernamento.

Tramvie urbane di Napoli. Ho visto segnati in bilancio 400 milioni per queste tramvie urbane. Vorrei che si correggesse la voce, perché si tratta di tramvie extra-urbane. Ad ogni modo, questi 400 milioni per le linee che da Napoli s'irradiano in tutto l'arco della terraferma, dall'est all'ovest, dovrebbero essere ulteriormente integrati e molto integrati.

Il relatore ha molto opportunamente dedicato un capitolo della sua relazione alle metropolitane. La mia preghiera, onorevole ministro, è che si acceleri la costruzione della metropolitana di Roma, di tutta la prevista rete non solo di alcuni tratti. A Roma occorre decongestionare il traffico superficiale con relativa urgenza. Per quanto riguarda quella di Milano plaudiamo ai milanesi che vi stanno attendendo alacramente.

Per quella di Napoli, rilevo con piacere il richiamo che vi ha dedicato questa mattina l'onorevole Bogoni, che ringrazio per questa sua sensibilità. L'onorevole ministro ha accettato il mio ordine del giorno in proposito, ed io lo ringrazio per averci così ufficialmente confermato il suo ben noto interessamento al riguardo. A Napoli la metropolitana è una necessità inderogabile. Nella nostra città, dove la viabilità è insufficiente, solo sui mezzi pubblici circolano, ogni giorno, quasi 1 milione e 400 mila viaggiatori. In particolare, 200 mila abitanti nella zona del Vomero-Arenella sono quasi isolati perché comunicano col resto della città unicamente attraverso i budelli di via Salvator Rosa e di via Aniello Falcone. Ho già detto altre volte che vorrei pregare il ministro dei trasporti, e con lui il Presidente del Consiglio, di venire qualche giorno a circolare per le strade di Napoli, per rendersi conto della gravità della situazione che vado prospettando.

Il problema dei trasporti a Napoli non si può risolvere che con una rete metropolitana organica e completa; una rete che comprenda il tratto Campi Flegrei-via Gianturco delle ferrovie dello Stato.

È evidente che una rete di questo genere non potrà non consistere almeno di due linee sulle direttrici est-ovest, delle quali una pedemontana, dai Granili alla stazione della Circumvesuviana ed a quelle di Napoli centra e Mergellina, e l'altra collinare dalla Stadera alla stazione di Napoli centrale e, per l'Arenella ed il Vomero, a Campi Flegrei ed a Mergellina-ferrovie dello Stato. Così si collegherebbero i 200 mila abitanti della zona alta anche alle stazioni di Campi Flegrei, di Mergellina e di Napoli centrale. Questa rete non può prescindere da altre due linee nord-

sud per i collegamenti fra Capodichino e la stazione centrale e fra Santa Lucia e le nuove vaste zone di espansione di Miano e Secondigliano. La quantità di viaggiatori che già si ha sulla rete urbana ed extra-urbana è tale da assicurarci un buon esercizio di questa metropolitana, a parte le inderogabili necessità di diminuire il traffico superficiale, ormai congestionato in molte ore.

Contemporaneamente, bisognerà provvedere perché intorno alla città sorgano grandi posteggi di autovetture per coloro che preferissero raggiungere più rapidamente, con la metropolitana, gli uffici od i punti ove vorrebbero recarsi con risparmio di tempo e di fatica. La metropolitana incrementerà notevolmente il traffico ferroviario, perché non sarà più conveniente, da 10 o 20 chilometri di distanza, recarsi a Napoli con la propria vettura.

Passando ad occuparci dei trasporti a fune, approvo quanto detto dall'onorevole relatore, aggiungendo che occorre mettere in luce il progresso e la perfezione tecnica da noi raggiunti in questo campo. Aggiungo solo le richieste che in proposito interessano l'isola d'Ischia e più di tutto il Faito. Per quest'ultima, è possibile che dal 15 agosto 1960 non si sia ancora riusciti a sostituire una fune? Il villaggio del Faito è quasi isolato. Quali interessi vi sono dietro a questo ritardo? I nuovi dirigenti della Vesuviana chi aspettano e perché non si muovono, anche per screditare brutte dicerie? Lasciamo da parte tutto questo.

Il Faito, per lo sviluppo turistico di Napoli e di Castellammare, ha bisogno della sua funivia. Onorevole ministro, so che il problema le sta a cuore: ci metta quindi le mani per stimolare chi di dovere.

Al Senato ella, onorevole Spataro, ha parlato di un comitato di lavoro per l'esame della situazione dei trasporti nelle diverse zone. Di questo comitato fanno parte rappresentanti delle ferrovie dello Stato, dell'ispettorato della motorizzazione, dell'«Anas», della Cassa per il mezzogiorno. È bene che a questi si aggiungano pure i rappresentanti degli enti autarchici locali, e che, comunque, in ogni rapporto in proposito inviato a lei ed ai suoi colleghi di Governo da questo comitato, sia sempre specificato chiaramente il parere delle amministrazioni locali. Non si tratterà di pareri vincolanti, come del resto non saranno vincolanti neppure le decisioni che prenderanno detti comitati.

Sulla navigazione interna sono d'accordo con il relatore. Avrei desiderato che la rela-

zione su questo punto fosse più ampia. Si tratta di un settore molto trascurato in Italia mentre, a mio avviso, va più curato, approfondendo e risolvendo i vari problemi che si presentano.

Ritengo necessario uno stanziamento pluriennale per sistemare le idrovie, tanto più che in molti casi vi sono canali in buone condizioni che potrebbero rendersi navigabili sopprimendo ostacoli e provvedendo a poche sistemazioni.

I trasporti idroviari sono realmente più economici in molti casi, ma finora sono stati trascurati anche per mancanza di attrezzature a terra, per il carico e lo scarico delle merci. Bisognerà logicamente provvedere al loro impianto.

Passiamo alle ferrovie dello Stato. Ho già detto prima che sostanzialmente in tutto questo dopoguerra le ferrovie hanno funzionato bene ed avrebbero funzionato meglio senza gli apporti negativi ricevuti dall'esterno: cioè da fattori non dipendenti né dall'amministrazione, né dagli stessi ministri che si sono succeduti dal 1947 in poi. Difficoltà e disfunzioni si sono avute principalmente per il dissesto del bilancio che non ha potuto contenere le spese per ragioni tecniche politiche e sociali e non ha potuto aumentare le entrate sia per la concorrenza dei mezzi automobilistici, sia per esigenze di politica economica generale che era necessario soddisfare. Ed è stato bene soddisfarle perché anche le ferrovie hanno contribuito, specialmente con le basse tariffe, a migliorare il bilancio economico nazionale e ad incentivare lo sviluppo generale.

Ritengo lodevole la nomina della commissione Longo-Saraceno: è un titolo di merito suo, onorevole ministro, e dell'onorevole Presidente del Consiglio, perché, attraverso questa commissione di tecnici autorevolissimi ed estranei all'azienda ferroviaria, si è acquietato il paese, pur confermando quello che abbiamo sempre detto sulle esigenze di impianti fissi e di materiale mobile troppo invecchiati, talvolta obsolescenti e spesso inadatti alle attuali esigenze del traffico. Queste personalità hanno pure confermato le cause del dissesto del bilancio, preparando l'opinione pubblica a sopportare od almeno ad accettare i provvedimenti presi per l'avvio al miglioramento. Altro grande merito è quello di aver finalmente convinto il ministro del bilancio, o la ragioneria generale dello Stato, che il problema ferroviario va guardato da un punto di vista diverso da quello dal quale era stato visto fino allora, cioè con criteri non puramente ragionieristici.

Esaminiamo ora i problemi che tale commissione ha posto.

Innanzitutto quello dell'autonomia aziendale, concretata in un progetto di legge già sottoposto al nostro esame e sul quale ci esprimeremo a suo tempo; ma vorrei fin d'ora avvertire i colleghi che dalla nuova struttura non dobbiamo attendere miracoli, ma miglioramenti. Non è che, solo modificando il vertice, cambierà tutto in bene, e le ferrovie cominceranno a soddisfare tutte, veramente tutte, le esigenze. Non dimentichiamo che, autonoma o non autonoma, la politica ferroviaria deve essere strumentata in funzione della politica economica generale e degli interessi sociali del paese.

Sono d'accordo che presidente del consiglio di amministrazione non sia più il ministro; ma desta perplessità la proposta composizione del consiglio stesso. Non si può, a mio sommo avviso, porre questa amministrazione nelle mani di otto persone bravissime, competentissime ed intelligentissime, magari di otto professori universitari che devono pensare a fare lezioni, e a disimpegnare molti altri incarichi e, *dulcis in fundo*, anche quello ferroviario, nel cui consiglio finiranno col valutare sommariamente i provvedimenti sottoposti ed in definitiva con l'approvare le relazioni che saranno presentate dagli uffici, tutti ben ferrati nelle loro specifiche competenze.

Un consiglio del genere di quello proposto risponde, onorevole ministro, alla concezione organizzativa delle aziende I.R.I., delle quali abbiamo una dolorosa esperienza, specialmente a Napoli: uno solo decide e gli altri assentono e basta.

L'attuale consiglio di amministrazione va innegabilmente modificato. Vi sono troppi funzionari controllori in rappresentanza di altri dicasteri e di altri organi, mentre, innegabilmente occorrono anche personalità estranee alle ferrovie come rappresentanti della tecnica e degli interessi economici influenzati della politica ferroviaria; ma, a mio avviso, la maggioranza dovrebbe rimanere nell'ambito dei funzionari, anche pensionati, della stessa amministrazione. E ciò, sia per garantire l'interesse statale, sia per la loro innegabile competenza nelle materie che si dovranno trattare.

In più la tecnica dell'alta direzione di una amministrazione come quella ferroviaria non è proprio la stessa di quella di grandi aziende, come la Fiat, per citare un esempio. L'amministrazione ferroviaria presenta caratteristiche particolari che solo chi ha lunga

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

e diretta esperienza vissuta e sofferta può ben valutare e meglio utilizzare nell'interesse generale.

E per concludere: autonomia sì, modifiche del consiglio di amministrazione sì; ma non costituirlo puramente sulla base del disegno di legge attuale, che dovrebbe invece essere a questo punto emendato, pur salvaguardando i buoni principi ai quali esso è informato. Il comitato esecutivo poi lo vedrei molto snellito e magari costituito da tre persone; dal presidente, da un altro membro del consiglio e dal direttore generale.

Non ritengo opportuno affidare la carica di direttore generale ad una personalità senza dirette, notevoli esperienze ferroviarie. Dal 1946 fino a pochi anni fa v'è stato un brillante direttore generale che veniva dall'esterno; e la maggior parte di quanto andiamo lamentando, bene o male, si è verificato in quel periodo. Non vedo chiaro il grande affare di far dirigere l'azienda da un grande luminare esterno, che del resto, se ha dato prove di grandi capacità, certamente dirige qualche grande o grandissimo complesso industriale, con uno stipendio di due o tre milioni al mese. Non credo che costui accetterebbe di fare il direttore delle ferrovie per molto meno. E come si potrebbero decentemente pagare i suoi diretti e più alti collaboratori con 200 mila lire al mese? Quale stato d'animo si creerebbe nei quadri superiori dell'amministrazione ferroviaria? E quali riflessi anche psicologici su tutti i 190 mila ferrovieri? Ed allora si scongiuri questo pericolo; tanto più che il direttore generale non è promosso tale per merito comparativo né per anzianità di servizio; ma si può scegliere indipendentemente dal grado.

Ancora un'ultima considerazione: gli ingegneri ferroviari hanno ben meritato. Fra le amministrazioni dello Stato va meglio, o risponde meno male, per diffuso riconoscimento, quella delle ferrovie. Anche per questo non mi pare che, sul piano morale, si possano umiliare gli ingegneri ferroviari, tanto più che, essendo mal retribuiti, incominciano a trovarsi in carenza numerica, per le difficoltà di nuovi reclutamenti. Come volete che gli ingegneri vengano nell'amministrazione ferroviaria che all'inizio dà solo 80 mila lire al mese con frequenti disagi residenziali, mentre le industrie private e quelle a partecipazione statale li compensano molto, molto più largamente? Si vuole umiliare e ulteriormente diradare questa categoria?

Non dico che la ferrovia debba essere ammalata di « ingegnerite », perché può darsi

che al senatore Angelini questa malattia non piaccia, mentre, fino ad un certo limite, piace a me, forse perché sono ingegnere; ma è indubbio che senza ingegneri le ferrovie non saranno efficienti, perché l'efficienza del servizio corrisponde principalmente all'efficienza dei mezzi tecnici, che devono essere progettati ed utilizzati sotto la direzione di tecnici.

Una seconda ottima proposta della suddetta commissione Longo è quella degli investimenti per riclassamento e potenziamento della rete ferroviaria. Questa proposta costituisce essenzialmente un autorevolissimo rilancio di esigenze già prospettate dagli organi tecnici dell'amministrazione ed anche da me invocato nell'intervento che ebbi l'onore di fare in quest'aula il 15 luglio dello scorso anno. Gli importi delle spese previste sono di circa 500 miliardi per il riclassamento e di circa mille per il potenziamento.

Onorevole ministro, sono del parere che queste somme non bastino, specialmente per il potenziamento, che implica molti lavori per raddoppio degli impianti fissi e quadruplicazione di binari, per rettifiche di vecchi inadatti ed antieconomici tracciati, per nuovi tratti di linee.

A mio avviso il piano predisposto va rivisto ed integrato, soprattutto per le regioni meridionali.

È stato presentato a questa Camera un disegno di legge per un primo stanziamento di 500 miliardi. Ben fatto. Approviamolo d'urgenza; se fossero stati messi a disposizione tutti i 1.500 miliardi, non vi sarebbe stata nemmeno la possibilità di spenderli in pochissimi anni.

Una voce a sinistra. Perché?

COLASANTO. Perché vi sono tempi tecnici minimi ed invalidabili se somme del genere si vogliono spendere bene, ai fini della migliore riuscita delle opere e della fecondità economica riflessa in altre attività. D'altra parte, s'è fatto bene a non allarmare eccessivamente l'opinione pubblica. L'interessante è che questi 500 miliardi si spendano nell'ambito della visione organica dell'intero piano, integrato come ho detto prima, e che si spendano con priorità ragionate rispetto a tutte le opere previste dal piano stesso.

Allora, la mia preghiera al Governo è che fra un paio d'anni presenti una nuova legge per un altro stanziamento di 1.000 o 1.500 miliardi. Dico fra un paio d'anni, perché, sostanzialmente, la nuova legge dovrebbe essere operante nel 1965-66, dato che da quel momento scenderanno a 70-80 miliardi

annui gli investimenti previsti dal disegno di legge che stanziava i suddetti 500 miliardi.

Concludendo su questo argomento, ripeto che approvo pienamente l'indirizzo del Governo pregandolo di incominciare a predisporre gli studi per realizzare il resto del piano.

Bisogna convincere tutti che per le esigenze moderne dei trasporti occorre una rete attrezzata e funzionante con criteri tecnici moderni. Invece abbiamo una situazione di notevole obsolescenza, che in molti casi perdura da 50 anni e perfino da cento e che bisogna modificare.

Se si parla di gestioni con criteri industriali, bisogna considerare che nessuna industria opererebbe ancora con macchinario e strutture tanto invecchiati tecnicamente e funzionalmente. Bisogna muoversi, più di tutto bisogna evitare che, come per il passato, per far quadrare il bilancio con criteri ragionieristici, si diminuiscano oltre il consentito gli stanziamenti per manutenzione e rinnovo, creando così quella arretratezza veramente paurosa su cui è stata richiamata l'attenzione pubblica da recenti disastri.

Entrando nell'esame di questo piano, devo concordare sostanzialmente sulla necessità di provvedere all'urgente miglioramento delle comunicazioni longitudinali e di quelle afferenti ai valichi alpini, anche in relazione alle nuove esigenze del mercato comune ed allo sviluppo delle esportazioni dal Mezzogiorno.

A questo riguardo, raccomando di accelerare l'ultimazione del raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria, tanto più che le opere d'arte più importanti ed i tratti più difficili sono stati compiuti. Vi è possibilità di procedere con maggiore rapidità, rompendo gli indugi dei finanziamenti e del relativo palleggiamento fra la Cassa per il mezzogiorno e le ferrovie dello Stato. Il doppio binario da Reggio a Battipaglia, oltre che da Messina a Palermo e da Messina a Siracusa, accentuerà per altro i gravi inconvenienti della strozzatura di Cava dei Tirreni e del sovraccarico, anche per il traffico locale, dell'intero tratto Salerno-Napoli. Questo esige che nel piano delle precedenze e delle priorità, bisogna inserire non solo la derivazione per sistemare detto valico, ma anche la deviazione già progettata, se non vado errato, pel raccordo Nocera-Casoria, con tracciato a monte del Vesuvio e tale da toccare Nola (dove si potrebbe agganciare anche alla linea Salerno-Mercato San Severino-Cancello, op-

portunamente ammodernata, se non proprio raddoppiata).

Sempre ai fini del potenziamento delle comunicazioni longitudinali, rivolgo viva preghiera perché sia accelerato il ripristino del doppio binario tra Cassino e Roma. Così fra Napoli e Roma si disporrà di quattro binari, con larghe possibilità integrative, specialmente per il traffico proveniente dalle linee trasversali che, in determinate circostanze dirottano, per alleggerimento, dalla linea più breve, i carichi stradati od istradabili sulla longitudinale adriatica.

Un'altra strozzatura si determinerebbe a Napoli, specialmente per le comunicazioni fra l'est e l'ovest di questa metropoli. Occorre quindi un altro tratto nuovo di linea per completare la circumvallazione fra Napoli-smistamento e Campi Flegrei o Pozzuoli, secondo quanto si riterrà più opportuno in sede di progettazione.

Un'altra necessità, che ho prospettato anche in sede di bilancio della marina mercantile, è quella dello sviluppo delle comunicazioni nell'entroterra dei porti e specialmente di quelli di Trieste e di Genova. Per il porto di Napoli, v'è il problema di sistemazione che chiamerei locale, ma per gli altri due soprattutto per Trieste, che ha diritto di vivere, la questione diventa d'interesse nazionale. Trieste fa parte della comunità italiana, abbiamo il dovere di aiutarla, pur pregando i triestini di aiutarsi nel traffico del loro emporio marittimo e di non pensare soltanto alle provvidenze governative.

In questo medesimo piano, onorevole ministro, gradirei fosse compresa con criteri di priorità la sistemazione del tratto via Giannurco-Campi Flegrei, cioè della cosiddetta metropolitana di Napoli. Questo tratto dovrebbe essere sistemato ed attrezzato per il traffico metropolitano, sollevando i marciapiedi, e potenziandolo con gli studiati cunicoli, di meno di cento metri l'uno, dalla fermata di Montesanto alle stazioni omonime della Cumana e dalla fermata di piazza Amedeo alla funicolare di Chiaia. In più sarebbero necessarie nuove fermate in corrispondenza di piazza Tribunali, del Museo, delle vicinanze di piazza Mazzini e delle Quattro Stazioni. Queste opere aumenterebbero di almeno 50 mila viaggiatori al giorno il traffico attuale della linea e renderebbero un grande servizio a Napoli. Il risultato sarebbe conseguito con una spesa di molto inferiore ai due miliardi, tenendo presente il valore dell'attuale materiale mobile, utilizzabile per comunicazioni vicinali. Volendosi conservare anche il tran-

sito dei treni, basterebbe riservare ad essi determinati marciapiedi di Campi Flegrei, Mergellina e piazza Garibaldi.

Per quanto riguarda le linee afferenti ai grandi centri, ritengo, con il relatore, che in alcuni casi debbano essere quadruplicate; ma sul piano tariffario, non è giusto che la collettività continui, con le ridottissime tariffe operaie, a sopportare gli oneri del trasporto dei lavoratori alle officine, che dovrebbero invece gravare sugli industriali. Non si scandalizzino gli amici dirigenti sindacali se io affermo che queste tariffe preferenziali andrebbero abolite e che le maggiorazioni dovrebbero far carico agli industriali. Il ministro dei trasporti, d'accordo col ministro del lavoro, dovrebbe prendere l'iniziativa di convocare i sindacati imprenditoriali ed operai per far riconoscere ed applicare questo principio, non essendo giusto che tutti gli italiani, compresi i poveri contadini del meridione, sopportino oneri per un servizio che va ad esclusivo vantaggio dei datori di lavoro. In questo modo, oltre tutto, si potrebbe favorire anche un processo di decentramento atto ad alleviare la superindustrializzazione, esistente in certe zone del nostro paese, in stridente contrasto con la situazione di altre regioni.

Mi sia ora consentito affrontare alcuni problemi degli impianti fissi, con particolare riferimento al Mezzogiorno.

Per la grande riparazione delle locomotive *diesel* operanti nel Mezzogiorno e nelle isole, occorrerà far capo alle officine di Rimini. Mi chiedo, come mi chiesi altre volte, perché non si è attrezzata a Napoli un'officina per questi lavori, dato che era stata tolta a quella città la grande riparazione delle locomotive a vapore.

Sempre a Napoli, occorre unificare e trasferire altrove, preferibilmente nella zona nord, fra Casoria e Sant'Antimo, le officine di Pietrarsa e dei Granili. Si tenga presente che esse sono ormai comprese nel centro abitato ed occupano suoli il cui valore supera di gran lunga quello dell'intero nuovo complesso edilizio che io propongo. La vendita di tali suoli rappresenterebbe un ottimo affare per l'amministrazione ferroviaria. Chiedo inoltre che l'officina apparati centrali di Milano, per la quale sembra si vada cercando un'altra sede, sia installata a Napoli.

Sempre per quanto riguarda il Mezzogiorno, va rilevato che il disegno di legge sugli investimenti, provvidamente, riserva al meridione i due quinti. Questa riserva deve sommarsi a quella del quinto su tutte le al-

tre forniture occorrenti, anche per le ferrovie. Queste provvidenze rischiano però di rimanere inoperanti se non si adeguano i potenziali delle officine del sud e specialmente quelli delle aziende delle partecipazioni statali. A meno che non si intenda coprire l'aliquota dei due quinti soltanto con le forniture di rotaie. È inutile predisporre leggi a favore del Mezzogiorno se le aziende meridionali non possono eseguire le richieste lavorazioni, e, più ancora, se non si considerano i maggiori costi per l'ubicazione delle officine che sono decentrate rispetto alle grandi zone industrializzate del nord, dalle quali devono attingere semilavorati, fusioni, minuterie e tutto l'occorrente che non si trova sulle piazze del sud. Qui non esiste, infatti, e forse non si vuole fare esistere, una industria complessa ed integrata, come quella di altre regioni e come quella preesistente, specialmente a Napoli. So di difficoltà sorte nell'assegnazione di commesse per la costruzione di nuovi locomotori: commesse che dovrebbero congruamente assegnarsi anche alla O.C.R.E.N., con qualche lieve vantaggio sui prezzi offerti dalle officine del nord, per compensare i suddetti maggiori oneri. Prego l'onorevole ministro di tener presente questa proposta e di volersene interessare anche presso il ministro Bo, per quanto di competenza delle partecipazioni statali.

Data la grave situazione che si è determinata nelle aziende di Stato napoletane, ho dovuto astenermi dal voto sul bilancio delle partecipazioni statali; mi auguro che lo stato di cose che mi ha costretto a tanto possa essere rimosso al più presto e che le officine I.R.I. di Napoli, almeno per il settore ferroviario, siano presto messe in condizioni di poter costruire non solo i veicoli rimorchiatati, ma anche quelli a motore.

Un'azienda appartenente all'I.R.I. al cento per cento, l'A.V.I.S. di Castellammare, scarseggia di lavoro e deve limitarsi a fare riparazioni di carri e carrozze, lavori di minima remunerazione, secondo i programmi della Finmeccanica. Non si comprende come mai non si utilizzi questo stabilimento anche per il nuovo materiale occorrente, mentre pare se ne voglia impiantare un altro, solo per costruzioni, a Reggio Calabria. Si creerebbe così nel Mezzogiorno un altro stabilimento per lavori di punta e di meccanica grossa, destinato ad operare in un settore che nel complesso, fra aziende I.R.I. ed aziende private, ha un potenziale atto a fronteggiare anche il 40 per cento delle nuove costruzioni di carri e carrozze. Se si è stipulato un accordo

con la Fiat, si impianti a Reggio uno stabilimento per altre lavorazioni meccaniche e magari di meccanica leggera, che è quella più adatta alla formazione professionale delle maestranze e dei relativi quadri. Si deve costruire uno stabilimento a Reggio per chiudere un altro a Napoli?

MISEFARI. Lo dica all'onorevole Fanfani, non a noi.

COLASANTO. Lo dico a quelli che l'hanno proposto all'onorevole Fanfani, il quale non può saper tutto.

Mi auguro, onorevole ministro, che voglia riferire quanto detto ai suoi colleghi, senatore Bo ed onorevole Pastore, affinché le partecipazioni statali modifichino l'attuale rotta per divenire veramente fattori di sviluppo equilibrato del Mezzogiorno.

Io sono contrario alle assunzioni speciali di personale per l'attuazione del piano del quale ho parlato. Se v'è bisogno di ingegneri, si reperiscano nei reparti dei servizi tecnici, sostituendoli con i segretari tecnici superiori. Altrimenti, si verificherà il fatto che ingegneri assunti provvisoriamente, magari senza profonde conoscenze specifiche dei loro nuovi compiti, vengano retribuiti meglio di quelli dell'amministrazione, con i quali dovrebbero lavorare fianco a fianco. Ciò causerebbe doglianze e demoralizzazioni, facilmente comprensibili. Penso perciò che nell'ambito della stessa amministrazione sia possibile reperire il personale che occorre.

Concludo anche questa parte osservando che la relazione della commissione Longo-Saraceno, dopo aver parlato del riclassamento e del potenziamento, nota che taluni stabilimenti, localizzati nelle province meridionali, soffrono da tempo di insufficienza di lavoro. Fra i vantaggi del piano proposto, la stessa commissione annovera la « garanzia di continuità di lavoro per parecchi anni che offrirebbe agli stessi stabilimenti, la possibilità di attuare la propria organizzazione ed alle ferrovie, di fruire di più bassi prezzi consentiti dalla specializzazione delle unità produttive. Inoltre, poiché tali stabilimenti operano nell'ambito dell'industria a partecipazione statale (sono infatti dell'I.R.I.) si può immaginare che tra le due parti si possa, attraverso opportuni accordi finanziari, avviarsi a dei lavori che precedono la disponibilità dei relativi stanziamenti ». Mi auguro che questi suggerimenti siano accolti dai due ministri interessati.

Concordo con le proposte della commissione e con i provvedimenti già adottati con l'aumento delle tariffe, pur non escludendo

ulteriori ritocchi di queste. Noto con compiacimento che dall'aumento sono stati esclusi i trasporti dei prodotti ortofrutticoli per non deprimere ulteriormente la già depressa economia agraria in genere e quella meridionale in specie.

Circa la proposta di tagliare i cosiddetti « rami secchi » concordo sull'opportunità di operare in tal senso. Si deve però considerare che nel sud i « rami secchi » rappresentano il 45 per cento della rete, mentre nel nord costituiscono solo il 17 per cento. Per lo più questi « rami secchi » sono tronchi che non si possono facilmente tagliare, perché chiudono maglie. Bisogna agire con cautela, assicurandosi innanzitutto dell'esistenza di strade idonee, e sostituendo, quindi, prima i servizi viaggiatori e poi quelli merci, mediante un ampio servizio palettizzato, con contenitori rispondenti alle norme concordate sul piano internazionale. In tal modo si potrebbero conciliare gli interessi delle popolazioni con quelli dell'azienda e lasciare alcuni tronchi di linea con il regime dei binari di raccordo. Prima di queste sistemazioni, non è possibile chiudere all'esercizio tronchi ferroviari che da soli servono determinate località.

E veniamo al personale.

DEGLI ESPOSTI. Che è mal retribuito.

COLASANTO. Mal retribuito e non bene utilizzato per troppe interferenze. La migliore retribuzione deve accompagnarsi ad un maggior rendimento. Sarei favorevole anche ad ulteriori riduzioni dell'orario di lavoro; ma quello stabilito deve essere orario di effettivo lavoro. Dobbiamo farla finita con quelli che in America si chiamano « i guanciali di piuma »: tutti devono ugualmente lavorare. Migliore retribuzione, ma anche migliore collaborazione per il buon andamento del servizio.

Un altro aspetto dello stesso problema: non si può e non si devono eseguire gli interessi di piccoli gruppi e tanto meno di coloro che si sottraggono all'adempimento di elementari obblighi.

DEGLI ESPOSTI. Lo dica al suo gruppo parlamentare. Sono state prese iniziative addirittura paradossali.

COLASANTO. Lo dico anche al mio gruppo, ma lo dico a tutti. Le ferrovie non appartengono agli alti funzionari, né al direttore generale, né al ministro: sono dei lavoratori italiani. E chiunque dovrebbe sentirsi responsabile del proprio dovere verso questi lavoratori. È necessario migliorare ulteriormente molte attrezzature, come è necessaria una politica più lungimirante e più adatta alla sistemazione imprenditoriale di una azienda

di Stato; ma ciò non potrà farsi senza il consenso concreto di tutti i ferrovieri, consenso che deve essere propiziato anche dall'azione dei sindacati, indipendentemente da vertenze che sempre possono insorgere con l'amministrazione ed indipendentemente dai periodi di lotta e di sciopero.

La riduzione dell'orario di lavoro deve essere accompagnata da modifiche produttivistiche ed organizzative del lavoro stesso. Per esempio, non è concepibile che le manovre di un locomotore a nafta debbano essere fatte con due agenti, come ai passati tempi delle macchine a vapore, mentre ne basterebbe uno.

Naturalmente non vogliamo che i ferrovieri diventino stakanovisti: diciamo solo che per difendere l'azienda non bisogna cadere nell'eccesso opposto e nello scarso rendimento.

L'onorevole Ceccherini ha detto giustamente che la legge-delega ha originato più confusione che miglioramenti del personale e dell'organizzazione burocratica.

DEGLI ESPOSTI. Sono le leggine sui « trentanovisti » proposte dal suo gruppo che hanno ingenerato questo stato di cose.

COLASANTO. Non solo quelle. Di queste colpe voi ne avete più di noi. Ad aumentare la confusione s'è aggiunta la legge Pitzalis. Comunque, la base è stata la legge-delega voluta da tutti: perciò, se mai, abbiamo sbagliato tutti.

DEGLI ESPOSTI. Noi abbiamo votato contro.

COLASANTO. Votaste contro perché volevate di peggio. Si voleva rivoluzionare tutto e si è riusciti a far cadere l'edificio precedente senza sostituirlo con un altro veramente più adatto; abbiamo demolito dei pilastri senza averli prima sostituiti, come fa ogni buon costruttore. Si sono create rincorse nocive tra le varie categorie ed i vari gruppi.

Ciò nonostante, per quanto riguarda i ferrovieri, l'ultimo disegno di legge sugli organici risponde abbastanza alle esigenze dell'amministrazione e del personale.

È chiaro che non bisogna lesinare nelle promozioni anche nel primo inquadramento dei nuovi organici. Bisogna soprattutto tener presente la necessità di perequazione, specialmente per gli anziani: gli anni di servizio prestati durante il fascismo hanno imposto maggiori sacrifici. A parità di anzianità, il servizio dei giovani è stato meglio valutato negli sviluppi delle carriere. Non si chiedono ricostruzioni di carriera, dando retroattività alle norme in vigore, ma comprensione e

precedenze effettive in base all'anzianità di servizio.

Per le promozioni a ruolo aperto, raccomandando una certa larghezza interpretativa, specie per le categorie più umili, per dare a moltissimi una soddisfazione morale ed un, anche modesto, aumento di retribuzione.

Nel concludere, devo notare che il ministro Spataro ha impresso un notevole e sostanziale dinamismo all'attività del Ministero dei trasporti. Si deve a lui se un certo numero di importantissimi problemi sono stati affrontati e sono venuti finalmente a maturazione. È evidente che molti altri ne dovranno essere affrontati e risolti: ma innegabilmente, il ministro Spataro ha bene meritato la riconoscenza e la fiducia dei ferrovieri e di tutto il popolo italiano.

Mi auguro che faccia sue le mie proposte e, per la parte non di sua esclusiva competenza, ottenga comprensione da parte del Consiglio dei Ministri per una politica generale dei trasporti e per un congruo aumento degli investimenti necessari per l'efficienza delle ferrovie dello Stato.

Per una politica di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria, non mancherà, lo spero, la collaborazione del personale. Ricordo di aver detto una volta che sarebbe stato benvenuto uno sciopero inteso a richiamare l'attenzione degli italiani sulle ferrovie e a dimostrare la capacità dei ferrovieri di scendere in lotta, non solo per i loro miglioramenti economici, ma anche per gli interessi della amministrazione e del paese.

Comunque, ripeto, l'alta direzione del ministro Spataro è stata particolarmente fruttuosa. E dopo avergliene dato atto, non possiamo non ringraziarlo a nome dei ferrovieri, a nome di tutti i lavoratori e del popolo italiano. (*Approvazioni al centro*).

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

FOA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questo periodo, cioè nei prossimi mesi, si decide il destino, reale e non solo formale, dell'azienda ferroviaria e dello stesso trasporto pubblico nel nostro paese.

Come organizzatore sindacale e rappresentante della Confederazione del lavoro, alla quale aderisce anche il sindacato ferrovieri italiano, posso assicurare che la pressione dei lavoratori ed in particolare dei ferrovieri, (i quali chiedono una politica che sia globale e non settoriale nel campo dei trasporti, una politica che sia ispirata alle esigenze pubbliche e non ad interessi privati) questa pres-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

sione, si farà sentire sempre più nel prossimo avvenire.

Alcune questioni si decideranno nei prossimi mesi per iniziative di carattere interno in ordine ai progetti relativi alla struttura dell'azienda ferroviaria, al suo risanamento e riclassamento, altre si decideranno nei rapporti internazionali.

Nel quadro della Comunità europea si afferma sempre più l'orientamento della cosiddetta libera scelta dell'utente che in realtà è una cosa che non esiste del rispetto della cosiddetta concorrenza fra i vari mezzi di trasporto, che in realtà è un'altra cosa che non esiste. Si afferma altresì la tendenza alla privatizzazione dell'esercizio del trasporto indipendentemente dalla natura giuridica pubblica o privata di esso, al criterio della parificazione contabile dei bilanci indipendentemente da ogni valutazione di produttività sociale degli investimenti e degli esercizi. Questa tendenza è molto pericolosa per l'Italia. È più pericolosa per l'Italia che per gli altri paesi della Comunità perché l'Italia ha un baricentro economico che non coincide col baricentro geografico, a differenza di quanto approssimativamente avviene negli altri paesi della Comunità europea; da noi una politica tariffaria e una politica discriminatoria dell'esercizio diventano strumento necessario per una politica di sviluppo economico, diversamente dagli altri paesi europei che hanno un relativo livello di omogeneità nel loro ordinamento economico.

Questo è più grave per l'Italia che per altri paesi della Comunità dove, eccettuata l'Olanda, vi è un apprezzabile controllo pubblico sui trasporti privati di uomini e di merci, cosa che in Italia invece non esiste o quasi.

Una valutazione globale della politica dei trasporti implica la considerazione della struttura del servizio e della struttura delle tariffe come volano dallo sviluppo, cioè come strumento di politica commerciale ed economica, rifiutando il criterio che la politica dell'azienda dei trasporti pubblici, in questo caso delle ferrovie, sia solo una registrazione passiva della cosiddetta domanda come si presenta nel mercato.

Di fronte alle scadenze assai prossime che ci pone l'articolo 80 del trattato di Roma, di fronte agli impegni relativi alla progressiva eliminazione delle sovvenzioni e delle discriminazioni tariffarie in funzione della politica di sviluppo, si pongono problemi molto gravi ed urgenti. Voglio ricordare la situazione della Sicilia. Che cosa faremo per quello

che riguarda il trasporto degli ortofrutticoli siciliani se dovremo accedere alla eliminazione della discriminazione tariffaria? Quali conseguenze può avere ciò per lo sviluppo economico? Faremo accordi sottobanco; ne approfitteranno solo i più importanti interessi costituiti, con grave danno per il processo di trasformazione agraria.

Nell'Italia del sud sono in atto numerosi meccanismi di sviluppo, lo sono in Sicilia, attorno alle risorse minerarie, nell'Italia meridionale continentale (penso a Taranto, a Brindisi, a Matera), nella Sardegna. Non possiamo rinunciare a difendere una politica autonoma del trasporto pubblico in ragione dello sviluppo e della diffusione di questi centri di meccanismo economico che si sono creati. Dovremmo noi affidare soltanto al traffico via mare lo sbocco per i centri industriali del Mezzogiorno col risultato di non diffondere attorno ai centri di produzione lo sviluppo economico? Sono problemi di estrema gravità. Si pongono per la Sicilia, per la Sardegna, oggi già si riflettono su tutte le questioni delle navi traghetto, si pongono in generale per il Mezzogiorno continentale.

Vorrei chiedere all'onorevole ministro dei trasporti una risposta, il più possibile precisa, sugli orientamenti della politica governativa su questo punto come pure su tutta la posizione italiana nei rapporti internazionali, relativamente ai problemi di una tarifficazione, di un controllo pubblico sul trasporto privato, condizione necessaria per avere una politica globale, unitaria, del settore dei trasporti.

Insieme con l'Olanda, l'Italia ha fatto opposizione al criterio di pubblicizzazione del trasporto in generale. Nel 1959-60 per due volte venne impugnata la decisione della C.E.C.A. per l'obbligo di pubbliche tariffe per il trasporto dei prodotti siderurgici. Abbiamo opposto una grande resistenza alla creazione di una omogeneità di regolamenti sui trasporti su strada. La Germania e la Francia hanno tariffe pubbliche obbligatorie; la Francia, la Germania, il Belgio ed il Lussemburgo hanno libretti obbligatori. Noi ci siamo opposti a questo. Altri paesi hanno fogli di vettura: noi ci siamo opposti. Non ci opponiamo solo alla disciplina, ma ci opponiamo persino alla conoscenza, cioè alla pubblicazione dei dati sui trasporti privati che è un elemento necessario per qualunque politica dei trasporti. Francia e Germania hanno documentazioni obbligatorie per accertare la durata massima del lavoro, per accertare i periodi di impiego continuativo. Sono tutte misure che noi ab-

biamo respinto. Poi fra quattro anni, quando sarà scaduto il diritto di veto, ce le vedremo imporre a maggioranza in sede internazionale; ma a quel punto la cristallizzazione degli interessi costituiti nel settore privato avrà raggiunto dei livelli di fronte ai quali non so come potremo comportarci.

Dobbiamo rifiutare decisamente un criterio di privatizzazione dei sistemi di gestione delle ferrovie, fondato sul puro e semplice recepimento nel calcolo e nel bilancio contabile dell'azienda dei dati esterni così come si presentano. L'azienda è uno strumento della politica dei trasporti, quindi, come diceva bene l'onorevole Colasanto, essa non può registrare passivamente la realtà, deve anticiparla e determinarla. Sia chiaro che per noi non vi è un problema di rapporti fra strada e rotaia. In questo senso le argomentazioni dell'onorevole Carcaterra erano tutte campate in aria; perché il problema che si pone non è quello del rapporto tra il mezzo tecnico su strada e il mezzo tecnico su rotaia, ma è quello politico del rapporto tra servizio pubblico a gestione pubblica o servizio pubblico, come necessariamente è il settore dei trasporti, a gestione privata, e largamente finanziato con denaro pubblico, come oggi è la realtà. Si tratta cioè di definire i limiti e i confini del carattere pubblico e privato del finanziamento e della gestione del servizio dei trasporti, indipendentemente dal fatto che si svolga sulla strada o sulla rotaia.

Dico subito, per evitare facili speculazioni politiche, che non ci illudiamo che si possa oggi arrivare rapidamente alla completa pubblicizzazione del trasporto su strada o del trasporto in generale. Sappiamo che questo non è possibile, sappiamo che vi sono rilevanti interessi nel settore privato del trasporto. Crediamo, però, che si debba arrivare ad una graduale pubblicizzazione del trasporto su strada. Relativamente ai criteri di conoscenza e ai gravi problemi economici e sociali dell'autotrasporto, nonostante le misure legislative e gli accordi sindacali importanti, realizzati negli ultimi tempi, abbiamo grosse questioni aperte relative all'orario di lavoro, alla pubblicizzazione delle tariffe, ai minimi e massimi per merci competitive, al servizio delle autolinee, problemi che dovremo affrontare in separata sede.

Non dobbiamo avere timore di danneggiare, con una valutazione pubblicistica più ampia, non solo al livello di Stato, ma anche al livello locale, comunale, provinciale, regionale, il largo settore dell'autotrasporto privato condotto in forma artigianale (il cosiddetto padroncino), perché una programmazione unitaria dei trasporti a livello comunale, provinciale, regionale darà larghissimo spazio a queste forme private di trasporto. Il problema che si pone per noi è però di avere una valutazione di insieme sul ruolo che l'azienda ferroviaria come organo pubblico dei trasporti ha nel quadro dell'economia generale dei trasporti.

Sotto questo punto di vista, le misure di risanamento, e non solo quelle previste per il potenziamento e la estensione della rete, ma anche quelle, di cui si parla, dirette al risanamento del bilancio, non porteranno ad un risultato reale. Certo, è importante aumentare il contributo per l'onere extra-aziendale delle pensioni, anche se esso non viene integrato e riportato al suo livello reale. Ma bloccare, come sembra si voglia fare, fino al 1966 alcuni stanziamenti relativi al rimborso dei servizi sottocosto e alla integrazione finanziaria per le linee passive, per poi porre *l'aut aut*, cioè o il risanamento o la chiusura, significa mantenere l'azienda ferroviaria in condizioni di netta inferiorità. Così pure credo che sia una misura utile ma parziale quella di trasferire una parte dell'onere dei mutui, la parte dell'ammodernamento finanziario, al Tesoro, lasciando però a carico dell'azienda, oltre all'ammortamento tecnico, anche il peso degli interessi.

Sotto questo aspetto, lamento che la relazione, pur così ampia e concreta, abbia espresso un giudizio che mi è parso di comprendere — anche se alquanto involuto nella forma — negativo rispetto al trasferimento al Tesoro dell'onere relativo anche al solo ammortamento dei mutui.

REALE GIUSEPPE. *Relatore.* La *fictio iuris* non servirebbe a nulla, rimanendo il debito.

FOA. D'accordo, come finzione non servirebbe a nulla. Si vuole lasciare puramente e semplicemente l'azienda nelle condizioni attuali, costretta a mantenere al disotto del necessario gli stanziamenti per la manutenzione ed il rinnovo, con tutte le conseguenze che sappiamo, costretta a trasferire le spese di manutenzione e di rinnovo parzialmente o totalmente sugli oneri relativi alla estensione ed al miglioramento della rete. Il che vuol dire irrigidire il bilancio nell'alternativa, da una parte, del pareggio e dall'altra della manutenzione, del rinnovo e del miglioramento della rete, con un personale all'interno del quale crescono incessantemente e *pour cause* le esigenze di miglioramento. Questa è la prospettiva sotto il profilo del mantenimento

di tutti gli oneri sul bilancio dell'azienda. Questo tipo di contraddizione riteniamo debba essere assolutamente eliminato.

Vorrei farle, onorevole ministro, una proposta formale, proposta che per la verità è già stata formulata in anni passati senza che mai abbia avuto seguito. Chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro di rispondermi se sia d'accordo a proporre al Governo la formazione di una contabilità economica globale dei trasporti la quale ci dia veramente una conoscenza dei dati economici di tutto il settore dei trasporti (è la proposta che faceva poco fa anche l'onorevole Colasanto). Per quanto concerne le autolinee nel periodo fascista, vi era una statistica abbondante; nel dopoguerra abbiamo avuto un fascicolo di poche paginette; ora più nulla. Abbiamo solo dati di organizzazioni private, senza alcun controllo pubblico. Coloro che hanno avuto notizia dei lavori della sottocommissione trasporti della commissione Papi sono informati della genericità e dell'astrattezza dei dati che vengono utilizzati.

Il *memorandum* della Commissione economica europea raccomanda specificamente il miglioramento delle statistiche dei trasporti in tutti i settori come elemento indispensabile di conoscenza per una corretta politica dei trasporti. Credo sia necessario per noi valutare la convenienza degli investimenti e delle spese in termini di unità di prodotto. Noi in verità non sappiamo nulla, e possiamo sentirci dire le cose che ci ha detto oggi il collega Carcaterra, secondo il quale le spese ferroviarie per costruzioni, immobilizzi e gestione servirebbero a dare una automobile a tutti gli italiani, affermazioni evidentemente enormi, senza controbatterle con i dati necessari.

Credo che potremmo affidare questa indagine all'Istituto di statistica, con la collaborazione degli uffici periferici dei ministeri interessati. Essa dovrebbe darci la misura del costo di investimento e di esercizio per ogni unità di traffico pubblico e privato, sulla base delle strutture e delle infrastrutture. Dell'azienda ferroviaria si pesano tutti gli elementi di costo, ma nessuno di noi è in grado di far ciò per quel che riguarda l'esercizio privato delle strade. Vorrei vedere, ove ciò si facesse, dove finirebbe la cosiddetta concorrenza che si pone soltanto nella fantasia di chi ne parla.

Del resto non c'è bisogno di aspettare le statistiche per operare le scelte politiche. Una idea di massima è già sufficiente, fondata su dati economici di prima grandezza.

Vorrei esporre una valutazione che ho tentato di fare, che è sicuramente infondata, ma nel senso che i dati finiscono per provare per difetto la tesi che sostengo, ricavata dai pochi elementi disponibili. Ho provato a chiedermi quale sia il grado di utilizzazione, nel settore dell'autotrasporto privato di persone, di ogni singolo mezzo in unità di traffico. Su circa tre milioni di autovetture in circolazione alla fine del 1961, noi abbiamo, utilizzando i dati forniti alla seconda conferenza dei trasporti del mercato comune dal professor Crocco, un volume di 42-45 miliardi di veicoli-chilometro, compreso nel calcolo l'autoservizio pubblico, ciò che ingrandisce la cifra che si ricava. Qual è l'utilizzazione media annua del mezzo di autotrasporto privato su strada? Quindicimila chilometri per vettura (calcolo per eccesso), ciò che vuol dire una media giornaliera di 40 chilometri per vettura (calcolo ancora per eccesso); il che significa una utilizzazione media inferiore ad un'ora al giorno. In pratica, poi, è superiore ad un'ora perché, come sappiamo, l'autoservizio su strada distrugge se stesso: verifichiamo in tutte le grandi città questa autodistruzione della circolazione stradale.

Se poi si considera, sempre in base ai dati disponibili, un rapporto tra vettura e viaggiatori pari a meno di due persone, abbiamo una produzione di servizio giornaliera media di meno di 80 unità di traffico per vettura.

Cosa costa ogni unità di traffico in termini di esercizio, in termini di produzione, in termini di infrastrutture? Non lo sappiamo. Voglio subito dire che non si tratta di scendere in guerra contro la motorizzazione privata per il trasporto di merci e di persone, ma di sapere con esattezza come vanno le cose, di avere una idea chiara dell'efficienza relativa degli investimenti, di quelle che sono le spese, i sussidi, in modo che si abbia una programmazione che presenti un certo equilibrio. Perché, se cominciamo a legare le mani all'azienda ferroviaria, se la mettiamo in una gabbia perché non si muova, in nome di una concorrenza che non esiste, è chiaro che pagheremo ad un costo sociale assai alto questa politica di distruzione del mezzo pubblico.

Negli ultimi anni lo Stato ha speso lire 4,35 per unità di traffico per le linee in concessione, e lire 2,77 per unità di traffico nelle ferrovie dello Stato (conseguenza della famigerata legge 1221 del 1952). Cerchiamo di sapere che cosa costi allo Stato ogni unità di

traffico nell'autotrasporto privato di persone e merci. Dobbiamo vedere il problema in prospettiva, perché non possiamo certo aspettare dieci anni per fare i nostri calcoli. Secondo valutazioni fatte alla recente conferenza promossa a Torino dall'onorevole Pella, sullo sviluppo economico nei prossimi dieci anni, dovremmo avere un aumento del 4 per cento annuo nel numero dei viaggiatori-chilometro sulle ferrovie dello Stato, e del 3 per cento annuo nel numero delle tonnellate-chilometro, sempre sulle ferrovie dello Stato. Per le autovetture, invece, si prevede un incremento per i prossimi cinque anni del 12 per cento all'anno e nei successivi cinque anni del 10 per cento, per cui si dovrebbe arrivare nel 1970 ad una circolazione di 7,2 milioni di autovetture, con una media di una vettura per ogni 7,6 abitanti, in confronto alla media attuale di una vettura per ogni 20,8 abitanti. Una persona ogni 3,8 persone disporrà dunque del mezzo privato, come proprietario o familiare di proprietario. Praticamente, noi avremo tra dieci anni il 75 per cento della popolazione che non sarà beneficiario dell'autotrasporto privato di persone, ma vi sarà comunque un immenso investimento destinato a questo settore che graverà in mille modi su tutto il resto, come scrematura del traffico delle ferrovie, come scrematura di tutti i settori di servizi che possono dare un reddito, come peso delle infrastrutture sulla società. E queste sono cose che conosciamo molto bene già oggi.

Dobbiamo stare molto attenti. Non facciamoci illusioni sulla tensione sociale che potrà determinare una prospettiva di questo genere, sulle conseguenze che potrà provocare il sacrificio del trasporto pubblico, se il problema non viene affrontato tempestivamente.

Abbiamo già manifestazioni di grave disagio sociale per il declino del servizio pubblico in conseguenza della distribuzione degli investimenti. Dobbiamo stare molto attenti. E quando parlo di servizio pubblico non intendo solo riferirmi alle ferrovie, ma anche alle strade. Non per nulla, a proposito dei cosiddetti « rami secchi »; il sindacato dei ferrovieri aderente alla Confederazione generale del lavoro, non si oppone pregiudizialmente alla soppressione di certe linee ma chiede la partecipazione degli enti locali alle decisioni e la gestione pubblicistica del servizio sostitutivo. Il problema per noi, lo ripeto, è quello del rapporto fra gestione pubblica e gestione privata, non del rapporto tecnico fra strada e rotaia. Ripeto, quindi, stiamo attenti.

Non è pensabile di arrivare facilmente alla situazione degli Stati Uniti, che hanno oggi una automobile per ogni due persone. Già nel 1929 negli Stati Uniti l'automobile assorbiva i tre quarti della spesa per il trasporto personale; nel 1959 tutti i trasporti pubblici (di terra, di mare e di aria) negli Stati Uniti assorbivano un dodicesimo della spesa dei trasporti e gli altri undici dodicesimi erano assorbiti dalla spesa privata.

Questo processo, onorevole ministro, non è stato spontaneo, non è stato determinato dalla libera scelta del consumatore, ma è stato costruito dai grandi gruppi economici, dal condizionamento di consumi, dalle scelte politiche governative nel campo fiscale, creditizio, urbanistico, che hanno sollecitato quel tipo di sviluppo.

Secondo alcuni calcoli, nei prossimi dieci anni negli Stati Uniti la spesa del servizio pubblico di ogni tipo (strade, autobus, trasporto merci, metropolitane, aeroplano, navi, ecc.) sarà un quindicesimo della spesa del trasporto privato. Ma gli Stati Uniti non hanno il 75 per cento della popolazione non associata alla circolazione privata su strada, eppure i problemi esplodono anche là in misura drammatica perché il trasporto pubblico deperisce, fatalmente si crea una spirale, i costi diventano sempre più onerosi e graveranno sempre più su tutto il settore del trasporto pubblico, cui sono imposti i periodi di punta, insopportabilmente crescenti. Se pensiamo che fra dieci anni, nell'ipotesi ottimistica dello sviluppo dell'automobile, il problema interesserà ancora il 75 per cento della popolazione, vediamo che non possiamo non affrontare questo problema.

A questo punto ci si domanda: che cosa vuol dire allora autonomia dell'azienda ferroviaria? Il relatore e l'onorevole Carcaterra individuano nella concorrenza uno degli elementi caratteristici della situazione.

Il *memorandum* della Commissione europea per i trasporti dice che noi siamo in una situazione di concorrenza imperfetta e che dobbiamo migliorare le condizioni della concorrenza.

Ora, onorevole ministro, ella sa meglio di me che non è la concorrenza, più o meno perfetta, quella che caratterizza il trasporto in Italia: In Italia abbiamo una struttura oligopolistica dei trasporti con una relativa concorrenza fra due monopoli, quello della strada, (industria dell'auto, della gomma, del cemento e del petrolio) e quello ferroviario. E, dunque, una concorrenza fra monopoli, cosa ben diversa dalla concorrenza

libera. La concorrenza oligopolistica suppone l'intervento attivo della grande azienda, non l'accoglimento passivo dei dati del mercato. Crediamo forse che il settore privato sia un dato spontaneo dello sviluppo? No, è un dato costruito giorno per giorno nelle scelte, nelle infrastrutture, negli investimenti. Sarà bene o male costruito, non importa, è un dato costruito. L'azienda ferroviaria può essa rinunciare a costruire il dato del suo consumo, può dire: « aspetto che il consumo avvenga »? No, questo deve cessare.

Tutte le modifiche strutturali in atto nel traffico, nel rapporto fra settore pubblico e settore privato, nel rapporto interno stesso nell'azienda ferroviaria, le modifiche intervenute negli ultimi dieci anni fra andamento delle unità di traffico per persone ed andamento di unità di traffico merci e correlative incidenze nei prezzi di costo, sono fatti di notevole rilievo in cui si deve individuare la posizione di subordinazione dell'azienda ferroviaria a linee di sviluppo che non sono da essa controllate e tanto meno da essa determinate.

Se si vuole una politica autonoma, una azienda ferroviaria autonoma, non si vuole soltanto l'autonomia dal Governo. Che significato avrebbe questo?

Non faccio qui una critica alla proposta riforma strutturale dell'azienda, rilevo l'aspetto economico dell'autonomia di struttura dell'azienda. Autonomia significa che il Governo assume l'azienda come uno degli elementi di una politica globale unitaria al servizio dei trasporti del nostro paese. E queste sono cose che dobbiamo affrontare oggi, oppure ci troveremo sempre in difficoltà in avvenire.

Tutti i problemi collaterali, quello dei « rami secchi », quello del traffico extra-urbano, quello dei treni operai ed il fatale trasferirsi del traffico più ricco sulla gestione privata a danno della gestione pubblica, sono tutti elementi di un quadro unitario rappresentativo della subordinazione effettiva della politica ferroviaria ad una politica che ad essa sovrasta. Così il rapporto tra ferrovia dello Stato e turismo. Vorrei ricordare ai colleghi del Mezzogiorno che il turismo negli ultimi due anni ha avuto un notevole incremento nell'Italia del sud; ma un decremento sensibile in termini relativi. Ma noi non possiamo pensare di affrontare il problema di una delle fonti di entrata più rilevanti per la bilancia dei pagamenti, che ha servito ad equilibrare negli ultimi due anni il disavanzo della bilancia commerciale, non possiamo pensare di affrontare il fenomeno turistico in

termini di concentrazione verso il nord, né di affrontarlo unicamente con lo strumento del trasporto privato su strada che ha un limite geografico analogo a quello che ha il trasporto merci nelle regioni meridionali.

Problema del personale. Mi è dispiaciuto che il collega Giuseppe Reale abbia ritenuto di spezzare una lancia contro la partecipazione dei lavoratori alla vita dell'azienda riesumando una vecchia mummia (questo è il nome che le compete) qual è il vetusto *slogan*: « La ferrovia ai ferrovieri », per costruire su questo *slogan* una polemica fin troppo facile.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Ella è autorizzato ad interpretare la lettera e lo spirito della mia relazione ma senza malafede.

FOA. Se ho capito male mi dispiace. Però mi pare che ella parli di « padronanza » e che il suo linguaggio non sia troppo chiaro. Sono molto modesto per capirlo, ma mi pare che, quando si parla di padronanze si indichi un determinato obiettivo che è fuori del mondo del lavoro attuale. Questa è la realtà. Se poi non arrivo a comprendere l'altezza dello stile del relatore, me ne dispiace.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Ella è troppo intelligente per non comprendere.

FOA. E allora la prego di chiarire che cosa intende con il termine « padronanza » e, se lo chiarirà, le darò atto che ho capito male. Oggi il mondo del lavoro ferroviario concepisce il servizio pubblico come un servizio che appartiene al paese, ma proprio perché appartiene al paese deve essere reso autonomo e deve essere resa autonoma la politica di sviluppo di questo settore. E vorrei ricordare che, quando il sindacato dei ferrovieri italiani (che parlerà per bocca del suo rappresentante più qualificato, l'onorevole Degli Esposti) pone il problema dell'aumento delle retribuzioni congiuntamente alla revisione della loro struttura e in termini di stipendi funzionali e non gerarchici, non fa altro che ribadire il principio che la retribuzione deve essere legata al lavoro concreto svolto e alle effettive responsabilità assunte. Questo collegamento è un grande passo verso quella sempre più piena affermazione della coscienza che oggi i ferrovieri hanno di essere non già dei servitori dello Stato chiamati a compiere un pubblico servizio indivisibile, ma produttori di servizi di cui cercano di misurare il valore e l'entità, ponendosi così in una prospettiva di sviluppo delle ferrovie nell'interesse del paese. Questo è il senso dello « stipendio funzionale ».

Migliorare le condizioni dei lavoratori è cosa assolutamente necessaria, ma questo mi-

gioramento deve essere collegato ad una riforma del rapporto retributivo. Se questa è la « padronanza » cui il relatore si riferisce, noi siamo per questa « padronanza », per la « padronanza » dei lavoratori come uomini coscienti del contributo che essi danno all'azienda ferroviaria ed alla collettività nazionale.

Per quanto riguarda i rapporti sindacali, mi associo ai colleghi che hanno suggerito al ministro di abbandonare ogni spirito di prevenzione nei confronti delle organizzazioni dei lavoratori, quasi che esse si pongano in una prospettiva tale da escludere ogni possibilità di dialogo. Il dialogo, invece, è possibile, naturalmente sul terreno proprio del sindacato, che deve chiedere, deve avanzare rivendicazioni. Ma non esistono soltanto i problemi rivendicativi bensì anche quelli di un'organizzazione del servizio corrispondente agli interessi della collettività nazionale. Mi risulta che il ministro Spataro era favorevole ad avviare su questo terreno la discussione con le organizzazioni sindacali. Se lo farà, si eviterà che i sindacati dei lavoratori debbano apprendere dalla lettura dei giornali notizie circa profonde riforme della struttura del servizio e delle condizioni del lavoro, senza aver avuto alcuna possibilità di partecipare all'elaborazione di questo nuovo indirizzo.

Concludo, onorevoli colleghi, riaffermando l'esigenza di un coordinamento, inteso però nel senso di una politica dei trasporti veramente autonoma. Un certo coordinamento già vi è, ma si tratta di stabilire in che direzione operi e se la politica ferroviaria sia coordinata nel senso di sottometerla a quella dei trasporti privati o viceversa. Ora noi chiediamo che la direzione di questo coordinamento sia affidata al trasporto pubblico, sia pure tenendo conto delle esigenze del trasporto privato che non devono essere né sottovalutate né misconosciute, ma che vanno inserite in un quadro generale.

Ma per realizzare questo coordinamento occorre prima di tutto conoscere le prospettive che si aprono al settore dei trasporti e la cui ignoranza — comune a tutti noi, per mancanza di dati — è particolarmente grave in un campo nel quale, contrariamente a quanto avviene in altri settori, la validità o meno degli investimenti e la loro influenza indiretta sulla vita economica nazionale non si misura in periodi relativamente brevi ma in periodi lunghi e lunghissimi. Sotto questo aspetto non è possibile tracciare le linee di una politica dei trasporti senza disporre degli elementi che consentano di formulare ra-

gionevoli previsioni sul futuro andamento dei traffici. Sarei lieto che il ministro Spataro fornisse alcuni chiarimenti anche su questo punto e di ciò fin da ora lo ringrazio. (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la ricorrente occasione dei bilanci ripropone anche quest'anno alla nostra attenzione problemi di politica dei trasporti che furono già altre volte oggetto di dibattiti sia in questa Assemblea, sia al Senato. Apparentemente vi è qualcosa di nuovo nell'impostazione del Governo, ma quale sostanza corrisposta alle apparenze lo diranno le conclusioni di questa nostra discussione.

Risalta, come sempre, anche ad un superficiale esame del bilancio, il mancato allineamento della struttura amministrativa alle esigenze di un inquadramento unitario nel settore dei trasporti, esigenze che tanto più accentuatamente si manifestano quanto più le attività relative progrediscono in importanza e i problemi che esse investono crescono in complessità.

Il Ministero del cui bilancio ci stiamo occupando viene contraddistinto con una specificazione che, in relazione all'attuale stato dell'ordinamento, non gli è propria se non per metonimia. Allorché si dice Ministero dei trasporti, si suggerisce l'idea di un insieme organico di funzioni e di competenze estese a tutto il sistema, preordinate e ripartite in modo da assicurarne uno svolgimento conforme alle necessità sociali.

Quanta poca corrispondenza vi sia tra la accezione e la realtà è a tutti noto. In fondo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti non è che lo stato di previsione della spesa dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, a cui sono allegati due bilanci autonomi: quello dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e quello della gestione governativa dei servizi di navigazione dei laghi Maggiore, di Garda e di Como. In questo ambito è circoscritta la competenza del Ministero.

Per i trasporti marittimi vi è un Ministero apposito; per i trasporti aerei vi è una direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo in seno al Ministero della difesa, direzione della quale è prevista la soppressione in seguito all'istituzione di un commissario per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti, giusta un disegno di leg-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

ge già approvato dal Senato ed ora all'esame della nostra I Commissione.

Per quanto riguarda i problemi variamente connessi con l'infrastruttura stradale e con la circolazione in generale, la frantumazione delle competenze è quasi inverosimile. Al Ministero dei lavori pubblici fanno capo la direzione generale della viabilità, un ispettorato generale della motorizzazione e del traffico, l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali. Il Ministero delle partecipazioni statali ha la divisione IX che, oltre che dei trasporti marittimi ed aerei, si occupa di autostrade. Dal Ministero dell'interno, e più precisamente dalla direzione generale della pubblica sicurezza, dipende la sezione di polizia stradale, fra i cui compiti è anche quello di dettare disposizioni regolamentari di massima in tema di circolazione stradale.

Gli inconvenienti di questa frantumazione, che si manifestano sul piano amministrativo ma che sono il riflesso di tutta una impostazione politica, sono aggravati da concorrenze e da sovrapposizioni di funzioni tali che, oltre che dar luogo, come frequentemente accade, ad interferenze polemiche tra un ministero e l'altro, creano uno stato di incertezza giuridica assolutamente intollerabile.

Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di ridare una sola scorsa all'articolo 144 del codice stradale, quello in cui si effettua la ripartizione delle materie regolate dalle norme del codice stesso fra il Ministero dei trasporti ed il Ministero dei lavori pubblici. Non sarà una lettura edificante, ma sarà certamente una lettura istruttiva. Si avrà la fotografia, in formato ridotto, delle assurdità a cui siamo arrivati in alcuni settori della nostra amministrazione, ma si potrà soprattutto valutare di quale pericoloso disordine l'attuale situazione sia e possa essere sempre più cagione. Il contrasto fra ciò che i governi democristiani hanno sempre detto di voler fare e quello che hanno fatto in realtà si rivela stridente.

Sono anni ormai che anche in quest'aula sentiamo parlare di politica unitaria dei trasporti, di coordinamento dei mezzi, dei sistemi e degli investimenti, e di tutte le altre belle cose che a questi concetti fanno contorno. Ma un organismo che abbia non solo il compito nominale bensì anche i poteri di programmare e di attuare una politica dei trasporti, fondata sul coordinamento dei vari sistemi, sull'adozione di tempestivi ed equilibrati piani di investimento e ispirata all'intento di offrire alla collettività servizi rapidi, confortevoli, economici, sicuri e validamente

concorrenti al generale progresso della nazione, un'organizzazione del genere in Italia non c'è.

La speranza del ministro che, una volta liberato dalla responsabilità diretta e quotidiana dell'azienda ferroviaria, gli resti il tempo di promuovere un migliore coordinamento dei trasporti, è del tutto illusoria. I poteri del ministro si identificano o, se si vuole, coincidono con le attribuzioni del ministro, e quanto modeste siano le attribuzioni del Ministero dei trasporti oggi lo abbiamo detto ora.

D'altro canto, non vi è da attendersi un nuovo corso degli eventi dall'istituzione, annunciata al Senato sia dall'onorevole Pella sia dal ministro Spataro, di una commissione interministeriale per le comunicazioni, di cui farebbero parte i titolari degli otto ministeri più interessati al settore: Bilancio, Lavori pubblici, Trasporti, Marina mercantile, Difesa-aeronautica, Partecipazioni statali, Poste e Cassa per il mezzogiorno.

Il ministro Angelini, due anni orsono, a chi gli proponeva l'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, rispose che dopo la costituzione del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, il quale ha una sua sezione che si occupa specificatamente dei trasporti, e cioè di tutti i problemi d'ordine generale e particolare che riflettono questo settore, non sussisteva più alcuna ragione per dare vita ad un altro organo; e aggiunse che « uno dei principi fondamentali dell'organizzazione amministrativa è appunto quello dell'economia strumentale »; principio al quale il Governo anche in quel caso si ispirava. L'onorevole Ferrari Aggradi, l'anno scorso, disse che avremmo perso tempo prezioso e che il suo Ministero avrebbe rischiato di essere trascinato in questioni che andavano oltre le sue specifiche responsabilità, qualora avessimo esaurito i nostri sforzi — sono sue parole testuali — « nel voler modificare l'attuale struttura della pubblica amministrazione »; si dichiarò convinto che i contatti personali fra alti funzionari delle varie amministrazioni interessate e la diretta conoscenza dei problemi avrebbero facilitato di per sé l'auspicato coordinamento, dovendo attribuirsi gli sfasamenti del passato nella scelta degli investimenti o degli interventi non a cattiva volontà, ma ad una insufficiente conoscenza di situazioni e di programmi specifici. Sottolineo la gravità dell'ammissione.

Come è evidente, si tratta di tre differenti posizioni di schermo dietro le quali si nasconde l'intenzione di non far nulla. di la-

sciare che le cose continuino ad andare avanti come sono andate finora, per timore che dall'impegno di una riforma strutturale nasca non soltanto l'obbligo di realizzare seriamente, attraverso l'unificazione della direzione politica, quell'economia di mezzi che, come giustamente ricordava il ministro Angelini, è uno dei principi fondamentali della scienza dell'amministrazione, ma altresì l'obbligo di stabilire a lato di attribuzioni ben definite altrettanto ben definite responsabilità.

Dato il confuso assetto istituzionale — scientemente, a nostro avviso, creato e mantenuto — l'individuazione delle responsabilità non è oggi sempre agevole; ed è risaputo che la responsabilità collegiale preoccupa in genere meno di una responsabilità personale e diretta.

Però, ad un giudizio di severa condanna politica non possono sottrarsi i governi e il partito della democrazia cristiana, a cui sono da imputare sia le anomalie generali che emergono sempre più stridenti dalle crescenti difficoltà di ordinata coesistenza dei diversi sistemi di trasporto, sia le gravi condizioni in cui versano alcuni comparti del settore, come, ad esempio, quello delle ferrovie dello Stato. E per chi ritenesse troppo aspro e troppo assoluto questo giudizio leggo un brano del rapporto della commissione dei tre esperti nominata il 1° dicembre 1960 dal ministro del bilancio, di concerto con quelli dei trasporti e del tesoro, per l'esame della situazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato:

« Nella particolare fase in cui si trova in questo momento tutta l'economia dei trasporti del nostro paese, come in tutti i paesi progrediti, non è da stupire che i provvedimenti più rilevanti da prendersi ai fini del riequilibrio di un'azienda ferroviaria siano condizionati dalle direttive che presiedono allo sviluppo dell'intero sistema nazionale dei trasporti. Dal problema tariffario a quello delle linee a scarso traffico, a quello dei criteri con cui procedere al rinnovo, la commissione si è sempre trovata di fronte a situazioni di grande incertezza in rapporto alle difficoltà di individuare una linea generale secondo cui si intende debba svilupparsi il nostro sistema dei trasporti. Le recenti importanti decisioni prese in ordine al problema autostradale costituiscono l'ultimo elemento di grande rilievo che si risolve in un nuovo elemento di perplessità per quanto riguarda le decisioni da prendere in materia ferroviaria ».

Della commissione facevano parte i professori Saraceno e Onida e l'ingegnere Longo.

Il professor Saraceno era a perfetta conoscenza che il piano autostradale che, approvato dal Consiglio dei ministri, stava per essere presentato proprio in quei giorni al Parlamento, non era che una delle componenti di un vasto studio promosso dall'I.R.I. e sfociato in un ampio ed organico programma di costruzioni, da un lato, e di smobilitazioni dall'altro, programma in cui si prevede l'abbandono di 8-10 mila chilometri di linee statali e di buona parte delle concesse. Con quel programma si volle proporre una scelta politica a favore della strada e del suo sviluppo. Che in Italia qualificati gruppi economici premano per quella scelta, nessuno potrà contestare. Che il Governo non sia insensibile a quella pressione è quello che noi riteniamo. Ma deve averlo ritenuto anche la commissione degli esperti visto che, riferendosi alle decisioni governative in ordine al problema autostradale, le sottolinea come elemento di grande rilievo che « si risolve in un nuovo elemento di perplessità per quanto riguarda le decisioni da prendere in materia ferroviaria ». Il piano autostradale, come è noto, è già legge da tre mesi.

Il complesso dei lavori previsto riguarda circa 5.520 chilometri fra autostrade, superstrade e raccordi. L'onorevole Fanfani, quando annunciò la presentazione del programma autostradale (e aveva in mente quello dell'I. R.I.) tenne a definirne l'importanza dicendo che le « autostrade nel nostro paese possono giocare il ruolo di volano e di incentivo per tutta l'economia nazionale ». Aggiunse anzi che dovranno avere lo stesso ruolo che ebbero le ferrovie nel secolo scorso. Può forse servire di commento alla dichiarazione del Presidente del Consiglio quello che ho visto scritto in una pubblicazione ufficiale dell'I.R.I., edita di recente: « L'importanza del nuovo piano deve misurarsi non solo in funzione del volume di occupazione e di reddito che direttamente verrà creato nella fase di costruzione, ma anche, in una prospettiva più ampia, in vista dell'impulso rilevante che un così ingente sviluppo della rete stradale darà alle attività legate direttamente e indirettamente alla motorizzazione ».

Fino a pochi mesi or sono si poteva fondatamente ritenere che il Governo si fosse risolto ad uscire dall'equivoco e avesse fatto in modo aperto la sua scelta: a conforto di questa opinione c'erano la già citata dichiarazione del Presidente del Consiglio, la presentazione del disegno di legge sulle autostrade, una significativa intervista televisiva concessa dal ministro dei lavori pubblici

sull'importanza delle autostrade e del loro sviluppo, e... buon ultimo, il disegno di legge sulla disciplina delle autolinee.

Tutto concorreva a far supporre che si fosse deciso di sacrificare il sistema ferroviario dei trasporti a quello stradale. Pensammo che alle tergiversazioni e alle mezze misure fosse preferibile la chiarezza. Questa rende almeno possibile il confronto diretto delle posizioni. Senonché il 2 maggio l'onorevole Pella nella sua esposizione finanziaria al Senato, premesso che la situazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato aveva formato oggetto di particolare esame da parte del Governo, anche col concorso di esperti tecnici e finanziari, dichiarava « indispensabile uno sforzo straordinario per il definitivo assetto e risanamento delle ferrovie » e annunciava « che era in corso un vasto programma di investimenti che si sarebbe aggirato sugli 800 miliardi ». Il 14 settembre il provvedimento è stato presentato alla Camera.

Secondo qualcuno, non dovremmo ormai più avere dubbi sulle effettive intenzioni del Governo. Secondo noi, invece, la situazione rimane alquanto problematica. Il piano governativo sulle ferrovie prende le mosse dal rapporto presentato dalla commissione degli esperti che sopra ho già avuto modo di ricordare. La commissione degli esperti a sua volta si richiama, accettandone l'impostazione, al piano decennale recentemente approntato dalla direzione generale delle ferrovie quale diretto sviluppo del primo piano quinquennale.

« Un primo scopo del piano decennale — leggo nel rapporto — è quello di riportare gli impianti fisici e il materiale rotabile a un grado di efficienza che si possa ritenere normale in una azienda di produzione, eliminando i deleteri effetti conseguenti agli scarsi rinnovamenti e manutenzioni. L'insieme dei provvedimenti previsti a tal fine prende il nome di riclassamento degli impianti. Ma a fianco di tale necessità vi è quella di provvedere nello stesso tempo al potenziamento degli impianti e del materiale rotabile e ciò al fine di soddisfare il maggiore traffico che il piano prevede nel corso del decennio.

« Il piano — continua il rapporto degli esperti — prevede investimenti per il riclassamento e il potenziamento limitatamente alla rete fondamentale, cioè alla rete a intenso traffico, e a quella complementare, a medio traffico, e non propone invece alcun investimento per le linee a scarso traffico, per le quali, come è noto, è nei programmi dell'azienda un cospicuo ridimensionamento.

Tuttavia anche per le linee deficitarie il piano indica quali sarebbero le occorrenze di riclassamento, qualora, per motivi di carattere generale e del tutto extra-aziendali, venisse deciso il loro mantenimento in esercizio ».

Fin qui la commissione. Non indugero sull'interessantissima analisi in cui si estende il rapporto. Verrò al riepilogo. Per il riclassamento degli impianti fissi della rete fondamentale (ad intenso traffico) è prevista una spesa di 179 miliardi; per il potenziamento degli impianti fissi della rete fondamentale la spesa prevista è di 701 miliardi e mezzo; per il riclassamento del materiale rotabile relativo alla rete fondamentale è prevista una spesa di 173 miliardi e mezzo, mentre per il suo potenziamento la spesa prevista è di 158 miliardi e mezzo. Il riclassamento e il potenziamento della sola rete fondamentale comportano quindi una spesa globale di 1.212 miliardi e 522 milioni. Il riclassamento e il potenziamento della rete complementare, cioè di quella a medio traffico, implicano un'ulteriore complessiva spesa di 146 miliardi e 180 milioni. Per il riclassamento e il potenziamento della rete a scarso traffico la spesa si aggirerebbe sui 119 miliardi. Gli investimenti prevedibili per il riclassamento e il potenziamento dell'intera rete delle ferrovie dello Stato attualmente gestita ammonterebbero dunque a 1.477 miliardi e 312 milioni.

Orbene, il disegno di legge sul riclassamento e il potenziamento delle ferrovie presentato dal Governo prevede l'approvazione di un piano decennale di opere e forniture per la spesa complessiva di 800 miliardi, autorizzando però l'azienda delle ferrovie dello Stato ad assumere momentaneamente impegni solo fino a concorrenza della somma di 500 miliardi. L'iscrizione in bilancio degli altri 300 miliardi, è detto nel secondo comma dell'articolo 2, sarà disposta con successivi provvedimenti di legge. L'onorevole Pella ha sottilmente distinto fra impostazioni programmatiche che vincolano politicamente e impostazioni legislative che vincolano giuridicamente. Devo pensare, onorevole ministro, che la Fiat, l'Italcementi e la Pirelli conoscano bene questa teoria dell'onorevole Pella, e che quando si tratta di questioni che direttamente le interessano esigano dal Governo e dalla maggioranza parlamentare che lo esprime tempestivi e concreti vincoli giuridici in luogo di ipotetici vincoli programmatici.

Questo atteggiamento dei gruppi economici di pressione spiega perfettamente l'iter

velocissimo che ha avuto dinanzi al Parlamento il piano decennale sulle autostrade.

Il piano ferroviario ha, dunque, una impostazione programmatica per 800 miliardi e una impostazione legislativa per 500 miliardi; perché, si è detto, « l'esperienza della realizzazione dei primi anni potrà anche suggerire integrazioni o modifiche rispetto alle primitive impostazioni ». Limitiamoci brevemente alla impostazione programmatica: 800 miliardi. Il riclassamento e il potenziamento della sola rete fondamentale importano (come abbiamo visto) una spesa di 1.212 miliardi e 522 milioni. Se a questa cifra si aggiunge quella occorrente al riassetto e al potenziamento delle linee a medio traffico, si avranno 1.358 miliardi e 702 milioni. Le sole spese di riclassamento per le linee a intenso e a medio traffico, cioè le spese destinate unicamente a coprire il notevole arretrato della manutenzione e nei rinnovamenti e a frenare il deleterio decadimento del patrimonio ferroviario, assommano a 409 miliardi.

Onorevole ministro, 800 miliardi a che cosa bastano? Sono poco più della metà dell'intera somma occorrente a risolvere il problema ferroviario nella sua interezza e sono assai lontani dalla stessa previsione riguardante il solo piano di riclassamento e di potenziamento della rete principale. Rappresentano appena il doppio degli investimenti occorrenti a ri-classare le linee a intenso e a medio traffico.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

MARCHESI. La prima questione è ora di sapere con esattezza quale piano il Governo intenda di mettere in atto, a cui sia adeguato lo stanziamento previsto dal disegno di legge sul riclassamento e l'ammodernamento delle ferrovie. L'elencazione fatta al Senato dall'onorevole Spataro è troppo generica per soddisfarci. Chiediamo che su questo punto il ministro ci dia cortesemente un'ampio chiarimento, facendo, ove occorra, anche espresso richiamo al piano di rinnovamento predisposto dall'azienda, che è del resto quello su cui ha fondato le proprie elaborazioni e i propri suggerimenti la stessa commissione degli esperti.

La seconda questione riguarda i tempi di attuazione. Si è detto: finanziamo una parte del piano governativo con 500 miliardi, perché anche se avessimo a disposizione subito 800 miliardi (lo ha ripetuto poco fa l'onorevole Colasanto) ci troveremo in difficoltà a spenderli, in quanto l'industria ferroviaria italiana ha una capacità produttiva ridotta. Dello

stesso avviso non mi è parsa la commissione degli esperti, la quale ha anzi affermato che l'attuazione di un programma di ri-classamento e di potenziamento avrebbe presentato un rilevante interesse per l'industria nazionale delle costruzioni ferroviarie, taluni stabilimenti della quale soffrono da tempo di insufficienza di lavoro.

Dalla *Rassegna dell'automobilismo* edita dall'A.C.I. rilevo la notizia che la capacità produttiva utilizzata nel 1960 dall'industria delle costruzioni ferroviarie è stata solo di poco più del 50 per cento, sintomo evidente (si commenta) che resta sempre una utilizzazione troppo scarsa e che quindi si avrà una tendenza poco raccomandabile in futuro. Sommessamente penso che la vera ragione del finanziamento parziale del piano governativo sia quella espressa dall'onorevole Pella, e cioè che l'esperienza dei primi anni possa anche suggerire modifiche rispetto alle primitive impostazioni. Visto che per una parte l'impostazione resta puramente programmatica, pretesi insuccessi interni o un qualunque pretesto potranno sciogliere dal cosiddetto vincolo politico.

Per ora, secondo il nostro avviso, scopo del Governo è di guadagnare tempo.

Onorevole ministro, vi è forse qualcosa di eccessivo in questo sospetto? Me lo auguro. In ogni caso noi concordiamo con il parere degli esperti, e cioè che fra l'azienda ferroviaria e l'industria a partecipazione statale debba subito stabilirsi un rapporto di collaborazione diretta che giovi ad entrambe le parti.

La terza questione, che è strettamente connessa con le precedenti, riguarda la sorte delle linee a scarso traffico.

Anche la commissione degli esperti ha rilevato che è questo un aspetto molto importante della politica dei trasporti nel momento presente, soprattutto in considerazione degli innumerevoli problemi che esso suscita.

Non va infatti dimenticato che si tratta di 5200 chilometri di linea, il 30 per cento dell'intera rete, dove sono occupati circa 16 mila ferrovieri.

Quasi tutte le regioni del nostro paese, quale più quale meno, sono interessate al problema e da ogni parte d'Italia, si può dire, nel corso di quest'anno ci sono giunti ordini del giorno di consigli provinciali, comunali, di camere di commercio e anche di gruppi privati di cittadini nei quali si protestava contro ventilate minacce di soppressione di questo o di quel tronco di linea ferroviaria.

Nella stampa si è parlato alcuni mesi or sono della messa a punto di un primo programma di ridimensionamento di 40 linee per una lunghezza complessiva di circa 1650 chilometri. Dopo due anni, attuato il primo programma, si passerebbe ad un eventuale secondo taglio. L'onorevole Spataro ci ha assicurato in Commissione che l'esame riguarda meno di un migliaio di chilometri e ci ha ripetuto che, prima che sia presa la decisione di sopprimere una linea, un comitato dovrà esaminare la situazione dei trasporti nelle varie zone, per accertare se le comunicazioni stradali siano in grado di accogliere il maggior traffico derivante dalla soppressione del servizio ferroviario.

L'unione delle camere di commercio delle Venezie ha espresso il parere che non sia possibile aderire ad una cessazione di esercizio ferroviario se non dietro l'impegno preciso che i servizi sostitutivi siano completi, per viaggiatori, bagagli e merci, e che siano commisurati all'entità del traffico prevedibile al termine di un decennio dall'inizio del provvedimento di sostituzione dei servizi.

Noi non solo condividiamo questo parere ma sosteniamo che, una volta dimostrata la convenienza economica della soppressione di una linea ferroviaria, la stessa azienda delle ferrovie debba porsi nella condizione di assumere la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o direttamente oppure a mezzo di imprese nelle quali essa abbia la prevalenza azionaria.

Nell'ipotesi poi che si tratti di servizi d'interesse strettamente locale potrà esserne affidata la gestione, ove ve ne siano le condizioni, ai comuni, alle province e alle regioni.

Ma lo Stato e gli enti locali devono poter godere delle più ampie prerogative anche per quel che riguarda i servizi automobilistici paralleli e integrativi dei servizi ferroviari.

Il disegno di legge sulla disciplina delle pubbliche autolinee (che attende di essere esaminato dalla Camera) mira invece a consolidare le posizioni che alcuni grossi complessi hanno già acquisito in regime di concessioni provvisorie e l'articolo 9, che parla di sostituzione e d'integrazione dei servizi ferroviari statali, pone l'azienda ferroviaria in sottordine ai privati imprenditori, lasciando al Ministro le più ampie facoltà discrezionali circa la concessione delle autolinee sostitutive e integrative.

Fra le ragioni della perplessità con cui noi guardiamo alla programmazione governativa concernente il risanamento delle ferrovie dello Stato vi è anche la contrastante

esistenza di questo disegno di legge le cui norme, una volta che esso abbia ottenuto l'approvazione del Parlamento, perpetueranno, aggravandolo, uno stato di cose che già oggi impedisce o turba in molte zone il prospero svolgimento dei servizi ferroviari. Noi pensiamo che il ridimensionamento delle linee a scarso traffico debba presupporre la soluzione di tutti i problemi di ordine tecnico riguardanti i servizi sostitutivi: ricettività delle strade, certezza che, specie nella stagione invernale, eventuali ostacoli naturali potranno essere con celerità rimossi e il servizio comunque assicurato, adeguatezza dei nuovi servizi stradali sia al trasporto di persone sia al trasporto di bagagli e di merci.

Ma il ridimensionamento deve, secondo noi, presupporre la chiara e inequivoca soluzione anche di un altro problema: quello della gestione pubblica dei servizi sostitutivi.

In mancanza di tali soluzioni, per evitare affrettati provvedimenti che rischiano di compromettere irrimediabilmente anche per il futuro i nuovi servizi, ravvisiamo l'opportunità che la definizione del problema delle linee a scarso traffico venga procrastinata.

Insieme con il provvedimento riguardante il riassetto ed il potenziamento dell'azienda ferroviaria, si è presentato, quasi come premessa, quello sul suo riordinamento. Il limite che si è voluto dare a questa riforma è indicato nella stessa relazione che accompagna il disegno di legge, là dove è detto che il provvedimento non vuole essere un testo organico di norme sull'intero ordinamento delle ferrovie dello Stato, ma vuole semplicemente apportare all'ordinamento in vigore le modificazioni necessarie a conferire all'azienda l'autonomia che è indispensabile al buon funzionamento di un'azienda industriale. Non è questa la sede, o meglio, non è questo il momento per discutere nei dettagli la soluzione che il Governo ha ritenuto di dare all'ormai *vexata quaestio* della riforma aziendale. A noi sembra che col disegno di legge presentato non si dia compimento ad alcuna questione sostanziale. Lo stesso proposito di conferire all'azienda una più larga autonomia non trova nel provvedimento una reale consistenza. Se l'autonomia si risolve nel fatto che la presidenza del consiglio di amministrazione passa dal ministro ad altra persona che il ministro designa ed al quale il presidente del consiglio dà l'investitura; se, ripeto, l'autonomia si risolve tutta in questo fatto e nella possibilità del consiglio di deliberare entro i limiti tassativi della materia su cui ora dà soltanto pareri, dobbiamo dire

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

che questa autonomia è assai ben poca cosa, e comunque non suscettibile di incidere seriamente sullo *status quo* e di creare prospettive nuove. Il provvedimento deve, nel suo insieme, essere giudicato assolutamente inadeguato alle stesse limitate soluzioni che esso si propone.

Esso non affronta e non risolve, per esempio, i problemi del decentramento compartimentale; quelli di una più stretta collaborazione in tutte le istanze fra personale e azienda; e quelli impellenti di un più armonico funzionamento di tutti gli organismi fondamentali ed accessori che costituiscono il grande complesso aziendale o vi fanno capo.

Quando noi pensiamo alla riforma aziendale, pensiamo al riordinamento anche di quegli istituti e di quelle imprese in cui l'azienda ferroviaria ha prevalenti interessi: l'Istituto nazionale trasporti, per esempio, il cui capitale azionario è tutto nelle mani dell'azienda e che venne istituito con il compito di sviluppare i traffici in collaborazione con le ferrovie dello Stato già quando, nel 1929, la concorrenza stradale cominciava a farsi sentire in modo preoccupante. Quale importante funzione l'istituto possa svolgere in relazione alle eventuali sostituzioni di servizi ferroviari stradali è appena il caso di accennare: si tratta di operare affinché all'assolvimento di questa funzione esso sia, sotto ogni aspetto, preparato.

Fra le imprese in cui la partecipazione delle ferrovie dello Stato è assolutamente prevalente merita un particolare accenno la « Larderello ».

L'amministrazione ferroviaria, come tutti sanno, è concessionaria di giacimenti di vapore nell'intero territorio delle province di Grosseto, Livorno, Pisa e Siena. Trattasi di circa 3 mila chilometri quadrati di superficie sfruttabile. Lo sfruttamento è limitato ad una ristrettissima area e si effettua in esclusiva da parte della società per azioni « Larderello », il cui capitale è per il 76 per cento proprietà delle ferrovie e per il 22 per cento proprietà del gruppo « Selt-Valdarno ». La produzione annuale di energia elettrica è di oltre 2 miliardi di chilowattora; il costo di produzione è fra i più bassi del mondo: lire 1,60 circa al chilowattora. La « Selt-Valdarno » preleva un terzo dell'energia prodotta e la rivende per i consumi civili e industriali a prezzi elevatissimi, realizzando annualmente diversi miliardi di profitto a danno delle popolazioni e degli enti locali. Le aziende municipalizzate del distretto boracifero pagano alla « Selt » tariffe da lire 5,50 a lire 8,50 al chilowattora.

Secondo studi attendibili sarebbe possibile arrivare entro non molti anni ad una produzione di 10 miliardi di chilowattora di energia elettrica, naturalmente estendendo le zone di sfruttamento e congruamente potenziando gli impianti ed i mezzi. Concreti miglioramenti di produzione si potrebbero ottenere anche in un volgere relativamente breve di tempo.

L'industria chimica ha larghe possibilità di sviluppo sia nel campo della produzione tradizionale, quale quella dei derivati dal borace, sia nel campo delle nuove lavorazioni plastiche e sintetiche o di quelle del cloro, dell'urea, dell'acqua pesante, ecc.

A Larderello però — come giustamente un nostro collega ha osservato in Commissione — comanda « La Centrale », comanda la « Selt-Valdarno », e lo sviluppo della produzione elettrica è stato regolato secondo l'interesse del monopolio. E secondo l'interesse di un altro monopolio si comprimono tutte le possibilità di sviluppo dell'industria chimica che potrebbe in quella zona, con l'adeguato sfruttamento della ricchezza del sottosuolo e con l'erogazione di energia elettrica a bassi prezzi, magnificamente prosperare, con sicuro vantaggio dell'economia toscana e dell'economia nazionale.

Gravi responsabilità fanno capo al Governo e per l'inerzia fin qui dimostrata circa alcuni vitali problemi connessi alla società « Larderello » e per il soccombente atteggiamento in cui ha sempre costretto la partecipante maggioritaria.

Non bastano più le parole a rassicurarci; occorrono anche qui fatti. Mutuando dall'onorevole Pella una espressione già ricordata, dirò che non è più sufficiente un vincolo politico del Governo, occorre un vincolo giuridico.

Onorevoli colleghi, il mio intervento ha avuto al centro i problemi ferroviari. Ciò era naturale se consideriamo l'importanza particolare che essi son venuti acquistando in questi ultimi tempi anche come parametro di quelli concernenti altri sistemi di trasporto e le responsabilità che imminente lo stesso Parlamento dovrà assumere in presenza dei provvedimenti proposti dal Governo. Le sorti dell'azienda ferroviaria ci stanno a cuore non soltanto perché essa è la più grande azienda industriale italiana; perché rappresenta un patrimonio pubblico di 4 mila miliardi; perché dà direttamente lavoro a 200 mila italiani ed è causa di lavoro per altri 300 mila; non solamente per queste ragioni, dico, ci stanno a cuore le sorti dell'azienda ferroviaria, ma anche e soprattutto perché alle sue vicende

deve — secondo noi — essere coordinato tutto il futuro assetto dei trasporti terrestri italiani.

È stato giustamente osservato che la crisi delle ferrovie non dipende solo da cause interne all'azienda, ma anche e prevalentemente da cause esterne: le une e le altre riferentisi agli indirizzi di politica generale dei trasporti. Ed è certo che qualunque provvedimento volto a riordinare e a rafforzare le ferrovie perderà di efficacia se contemporaneamente non si definirà il ruolo dei sistemi concorrenti e se non se ne disciplinerà lo sviluppo in rapporto non ad interessi di clientele e di monopoli, ma ad interessi di ordine collettivo, di ordine sociale.

A parole sulla necessità del coordinamento e di una più severa disciplina del trasporto industriale su strada, tutti sono d'accordo, salvo poi a smentire con i fatti ciò su cui si consente a parole. Io mi chiedo, ad esempio, perché si continuino autorevolmente ad appoggiare istanze di intensificazione di servizi automobilistici di linea, fatte dalle concessionarie, su strade superaffollate parallele a linee ferroviarie, anche quando i competenti uffici dei compartimenti ferroviari esplicitamente fanno dichiarare nelle apposite conferenze che vi è la possibilità di sopperire alle vere o presunte aumentate esigenze del traffico con l'istituzione di opportune corse di treni.

Altro esempio: io mi chiedo da quali motivi di interesse generale possa essere stato ispirato il decreto ministeriale 19 maggio 1961 che autorizza il trasporto di merci in conto di terzi per autocarri di portata superiore a 50 quintali muniti del congegno per il ribaltamento meccanico. Esso ha seguito esattamente e solo di 11 mesi l'altro decreto 20 giugno 1960 con cui si liberalizzavano i trasporti in conto terzi con autocarri di portata fino a 50 quintali. E ciò, quando è provato che un'aliquota notevole degli incidenti stradali è dovuta a tentativi di sorpasso su strade sovrappopolate da grattacieli viaggianti e quando si sa che gli itinerari percorsi sono generalmente serviti da efficientissime linee ferroviarie.

Questi non sono che due piccoli esempi inerenti ad una situazione su cui si potrebbe e si dovrebbe parlare molto a lungo. Riserviamo ad altra occasione il compito di questo dovere.

Dirò, per concludere, che una legiferazione frammentaria su un'attività che postula unità di concezione e di indirizzi può risolversi in danno per l'economia oltre che in inutile dispendio di mezzi.

Riforma strutturale del Ministero dei trasporti, riforma istituzionale delle ferrovie e piano per il loro riclassamento e potenziamento, disciplina delle autolinee, disciplina dell'autotrasporto di merci, tariffe, ferrovie in concessione (grave questione, dopo il clamoroso fallimento della legge n. 1221), autostrade, sono tutti elementi di un grande, impegnativo problema che attende da anni una soluzione organica, equilibrata, conforme alle esigenze della nostra economia nazionale e, quindi, adeguata al nostro potenziale, alle necessità di sviluppo delle nostre regioni, alle aspirazioni delle nostre popolazioni e al loro bisogno di muoversi con sicurezza, con facilità, con rapidità sulle vie del progresso.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho cercato di riassumere il pensiero del gruppo parlamentare comunista su alcuni aspetti della politica dei trasporti o, per essere più esatto, su alcuni temi di politica dei trasporti che questo bilancio ci consentiva di trattare in quanto connessi ad esso, sia pure idealmente, ed a quell'importantissimo documento che è l'allegato ferroviario. Su alcune questioni che sono state appena accennate è già noto il nostro pensiero per averlo noi qui altre volte esposto o per averlo esposto i nostri compagni senatori nell'altro ramo del Parlamento. Le ragioni della nostra opposizione, come voi avete udito, non sono di dettaglio, ma di fondo. Per queste ragioni voteremo contro il bilancio.

Ad una linea politica ispirata più che alla tutela dei pubblici interessi, a quella di interessi di gruppo, di monopolio o di consorterie economiche, ad una linea politica che si mantiene nell'equivoco per sfuggire ad ogni confronto diretto, noi contrapponiamo una linea che è di assoluta aderenza all'interesse sociale e sulla quale perciò siamo certi di trovare il consenso della grande maggioranza del nostro popolo. (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

LOMBARDI GIOVANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nelle ultime settimane abbiamo avuto occasione di registrare due avvenimenti di particolare importanza riguardanti la navigazione interna, che forma oggetto del mio intervento.

Mi riferisco innanzitutto alla presentazione, da parte del Ministero dei trasporti, di un disegno di legge per provvidenze a favore di questo settore; si tratta di una rielabo-

razione del disegno di legge del 1955 recante il numero 1688. Il secondo avvenimento è stato il primo congresso giuridico di diritto fluviale e della navigazione interna, tenutosi la scorsa settimana a Venezia. L'uno e l'altro avvenimento ci impongono di fare qualche considerazione su quella parte della relazione dell'onorevole Reale nella quale egli ha affrontato i problemi della navigazione interna, solitamente relegati al ruolo di cenerentola nell'ambito della politica dei trasporti.

Non è il caso di ripetere qui quanto è stato detto altre volte in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici circa il problema generale di una politica idroviaria in Italia; ma i due avvenimenti da me citati altro non sono che gli anelli di una catena attestante una sempre maggiore consapevolezza dell'importanza della navigazione interna.

Il disegno di legge governativo (nel cui merito in questa sede non entro) prevede sostanzialmente un contributo statale del tre per cento per dieci anni per la costruzione o l'ammodernamento di natanti e per l'installazione di attrezzature portuali e depositi nel settore della navigazione interna. Questo provvedimento è stato sollecitato da una situazione rivelatasi negli ultimi anni sempre più promettente, soprattutto per merito dell'iniziativa privata e di enti locali, con un conseguente sensibile incremento nella produzione di natanti sul tipo della media europea (oltre seicento tonnellate di portata utile) e arrivando in qualche caso perfino alle 1300 tonnellate. Tutto questo però non è sufficiente perché, trattandosi di impegni notevoli dal punto di vista finanziario (non si tratta di costruire semplici « burchi », ma natanti che possono anche avere un costo di cento milioni ciascuno), è necessario un aiuto da parte dello Stato, tanto più che sul piano degli apprestamenti portuali — come è stato poc'anzi rilevato anche dall'onorevole Colasanto — vi sono in Italia ancora notevoli carenze. Appare inoltre giunto il momento di applicare, dopo le esperienze compiute in altri paesi europei, il tipo di convoglio fluviale « a spinta », che richiede notevoli somme di investimento.

A proposito del disegno di legge, mi sia consentito rivolgerle una preghiera, signor ministro. Poiché le provvidenze hanno la durata di soli tre anni e l'esecuzione, sul piano pratico, della legge viene rimandata all'emanazione del regolamento, è opportuno che questo venga emanato subito dopo l'approvazione della legge.

Il secondo avvenimento, ben noto anche al ministro che ha voluto partecipare alla giornata conclusiva dei lavori del congresso di Venezia, ha riguardato tutto il settore di sua competenza, cioè quello che riguarda l'esercizio. Le ripercussioni ed i riflessi di questo congresso di giuristi hanno toccato comunque l'ampio problema della navigazione interna.

Desidero riassumere alcune osservazioni che possono considerarsi come la conclusione di questo convegno. I giuristi hanno affrontato per la prima volta, con un notevole stuolo di partecipanti e di competenti, l'esame del diritto vigente ed hanno concluso che l'attuale codice della navigazione, per la parte che si riferisce alla navigazione interna (è stato compilato — in verità — non molti anni fa) deve esser riveduto, dato che la situazione odierna è molto mutata. Ciò sul piano tecnico, perché esistono nuovi strumenti nel campo della tecnica che allora non si conoscevano; sul piano stesso organizzativo degli uffici della navigazione interna e soprattutto, direi, per l'interesse che noi abbiamo sul piano internazionale a proposito dei tentativi di unificazione del diritto.

In sostanza si tratta di colmare lacune, di modificare e di unificare nel campo degli istituti privatistici. Gli interventi del congresso hanno anche toccato i problemi del diritto amministrativo, del diritto pubblico. Si è parlato ampiamente delle competenze, delle infrastrutture e dell'esercizio. Soprattutto si è notato che in Italia, nel settore della distribuzione delle competenze per la risoluzione dei problemi della navigazione interna, noi manchiamo assolutamente di una organizzazione unitaria ed anche di un'organizzazione coordinata. Nel nostro paese, ad esempio, non abbiamo un *Office national* come in Francia che, organo esecutivo del Ministero dei trasporti e insieme del Ministero dei lavori pubblici, crea un efficace e pratico coordinamento del settore.

Non sto qui a ricordare i veri inconvenienti che dall'esercizio della navigazione interna risultano a coloro che trattano questo argomento, inconvenienti i quali fanno presumere che l'articolo 1 del testo unico della navigazione interna del 1913 (la navigazione come oggetto principale dei fiumi navigabili) non sia esattamente interpretato in tutta la sua portata. Né dirò come vi sia tuttora una confusione circa la gerarchia delle utilizzazioni del demanio idrico. È bene però rammentare come la gerarchia e l'ordine posto con la vecchia legge del 1913 siano tuttora validi. Una recentissima classificazione in materia proposta

dal Seiler ci dà sempre questa conferma per quanto è disposto all'estero.

Altri elementi di dubbio e di incertezza nascono dal fatto che nel campo stesso delle competenze in materia di esercizio della navigazione interna il Ministero dei trasporti è associato con quello dei lavori pubblici. Vi sono casi, sollevati dall'esperienza vissuta, che hanno determinato notevoli incertezze per adire l'autorità competente a risolvere questioni o liti.

Volendo concludere questa breve nota che riguarda la navigazione interna, mi permetto di fare alcune proposte pratiche. La navigazione interna, che per l'esercizio è di competenza del Ministero dei trasporti, dovrebbe avere un'organizzazione a sé stante a fianco degli altri trasporti, di competenza dello stesso Ministero. In altri termini, non in una posizione subordinata, ma coordinata, anche se, per attuare lo sviluppo della navigazione interna, non possiamo ritenere che tale organizzazione a sé stante abbia il peso, la portata delle altre, come quella delle ferrovie o dei trasporti su strada.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

LOMBARDI GIOVANNI. Altro problema: quello del coordinamento stretto fra i vari ministeri interessati alla navigazione interna. Oltre al Ministero dei trasporti, ognuno sa che anche quello dei lavori pubblici ha una particolare competenza in questo settore. Allo stato della situazione ritengo — è stato confermato del resto nell'ordine del giorno del congresso di diritto fluviale — che non esista una organizzazione coordinata.

Se si spazia in un campo più vasto, quello del coordinamento dei trasporti (come si usa dire con una espressione francese), si sospinge il problema della navigazione interna verso la sua logica e naturale soluzione.

Se esaminiamo il problema del collegamento dei trasporti in ordine a tutte le forme o in modi che si ricollegano al sistema generale (dalle ferrovie alle strade, dalla navigazione interna agli oleodotti, dalla navigazione marittima a quella aerea) troviamo che la navigazione interna ha un suo posto particolare, una sua ragione d'essere. Essa è insostituibile per certi tipi di trasporto. Così il problema è stato risolto in altri paesi; così dovrebbe esserlo anche da noi. In questo quadro la visione dei problemi di coordinamento e di organizzazione troverebbe una facile soluzione.

Ella, del resto, onorevole ministro, che partecipa alla conferenza europea dei ministri dei trasporti, sa che, nonostante i limiti delle sue competenze nel diritto interno, quella conferenza tratta problemi che, uscendo da tali limiti, interessano in principal modo il coordinamento.

Concludo augurandomi che l'onorevole ministro, come ha già fatto presentando il disegno di legge sulle provvidenze in materia di navigazione interna, vorrà continuare la sua azione decisa e concreta per lo sviluppo di questo importante settore dei trasporti. (*Applausi al centro*).

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

SERVELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, accingendomi ad esaminare il bilancio del Ministero dei trasporti, devo confessare, mio malgrado, che sento come un odore di muffa salire da quelle pagine e che non condivido pertanto il facile ottimismo dell'onorevole Colasanto secondo cui vi si troverebbe invece un dinamismo che, in verità, non sono riuscito a scoprire.

Purtroppo, l'amministrazione dei trasporti considera il suo compito (ed il Governo, a sua volta, considera il problema dei trasporti) con mentalità conservatrice che causa, in Italia, lo sfasamento generale in cui ci troviamo in questo campo; sfasamento il quale, a sua volta, genera conseguenze disastrose e talvolta funeste.

La nostra epoca infatti ha visto tramontare il monopolio dei trasporti quale si era determinato precedentemente a favore delle ferrovie e dei piroscafi. L'automobilismo e l'aviazione hanno spezzato per sempre quel monopolio, creando circostanze del tutto nuove, con enormi ripercussioni sociali e quindi anche politiche.

L'automobilismo ha riabilitato ed esaltato la strada ordinaria, la quale ha dovuto mutare completamente d'aspetto per adattarsi al traffico veloce su ruote gommate, e contemporaneamente ha prodotto il beneficio immenso di portare direttamente le merci, i commercianti e i turisti, senza alcuno sforzo, anche nei piccoli villaggi montani, mentre prima uomini e merci dovevano seguire i fondo-valle percorsi dalle ferrovie e solo successivamente, con costosi trasbordi, venivano trasferiti su mezzi ausiliari che si arrampicavano sui declivi.

A sua volta, l'aviazione sorvola fulmineamente grandi distanze di mare e di terra, portando gli uomini di affari e i turisti immediatamente a contatto con i più lontani paesi, ad

una velocità prima impensata. Per i trasporti transoceanici di persone essa ha già battuto decisamente la marina, e non è certo necessario essere profeti per prevedere che tra pochissimo tempo i transatlantici saranno solo eccezionalmente destinati ai passeggeri, mentre le linee di navigazione saranno destinate ai traffici di merci pesanti.

Da questa situazione consegue che le ferrovie di breve percorso, che un tempo costituivano le cosiddette linee complementari, e cioè univano le linee ferroviarie principali ai centri abitati rimasti tagliati fuori, vengono gradualmente e con movimento irresistibile sostituite dagli autotrasporti. Quelle linee costituiscono invece una pesante passività che il Governo ha dovuto accettare, spesse volte per semplici ragioni elettorali, mentre l'autotrasporto, che non ha bisogno di impianti fissi e che non si deve trascinare appresso l'oneroso carico di un numeroso personale statizzato, risolve d'un colpo il miracolo di far diventare attivi quei trasporti che sono invece così passivi se affidati alla rotaia.

Contemporaneamente si verifica il fatto che il trasporto per via aerea presenta grandi vantaggi specialmente per i turisti stranieri che desiderano venire in Italia, per cui appare inevitabile che si determinerà tra breve la prevalenza di questo tipo di trasporti, di fronte ai disagi ed alla lentezza dei trasporti ferroviari internazionali. Il progresso, dunque, consiste oggi nel prevedere e prevenire lo sviluppo di questi trasporti automobilistici ed aerei, riducendo le linee ferroviarie al loro vero compito odierno e cioè, in pratica, a quei tronchi essenziali che costituiscono la vera ossatura della rete nazionale, tronchi sui quali devono convergere l'attenzione degli organi dello Stato e le rispettive cure e spese, perché il materiale fisso e mobile sia modernissimo e rispondente al fine prefisso, perché il personale sia del pari scelto e non dia luogo a quei deplorabili incidenti a catena che hanno gravemente danneggiato la fama delle nostre ferrovie all'interno e all'estero.

Ma il Governo, purtroppo, non sembra di questo parere. Non ritornerò sulla questione dell'aviazione civile che l'anno scorso in quest'aula definii « surrealistica » poiché continua ancora la beffa al Parlamento che dura da ben quattordici anni per cui, nonostante le più smaccate promesse ministeriali, non ci si decide mai a staccare l'aviazione civile dal Ministero della difesa, con il quale non ha nulla a che fare, ed a creare un Ministero dell'aviazione commerciale, esattamente come si

è creato un Ministero della marina mercantile.

Si sussurrà che tutto ciò dipende da oscuri « intrallazzi » intessuti con le industrie aeronautiche inglesi e statunitensi, le quali naturalmente fanno di tutto pur di evitare il risorgere di quella potentissima industria aeronautica italiana che esisteva un tempo e che è stata delittuosamente distrutta. Se noi consideriamo il prestigio di cui l'aviazione italiana godeva un tempo e ricordiamo i numerosi mercati esteri che essa aveva già conquistato, dobbiamo concludere che potremmo in questo campo elevarci al livello dei vicini francesi.

Ma l'attuale regime è intimamente avverso all'aeronautica, nella quale istintivamente vede forse qualche cosa di « fascista ». È vero, ad esempio, che l'onorevole Segni prende ogni settimana l'aeroplano per la Sardegna, ma credo che appunto perciò egli stimi l'aeronautica come qualche cosa che non possa servire ad altro che a questi piccoli svaghi domenicali. Suppongo che la visione di intere divisioni corazzate trasportate fulmineamente per via aerea da un continente all'altro non sia ancora entrata nella mentalità dei nostri uomini di Governo: essi pensano all'aeronautica come vi si pensava all'epoca di Lindbergh. Accadono, è vero, dei fatti eccezionali, hanno luogo cioè dei grandi trasporti aerei, ma questa è roba da americani, che non conviene menomamente nella nostra Repubblica piena di timor di Dio e di adorazione per Carlo Marx.

È la stessa cosa che si è verificata per la motorizzazione. Mi importa rilevare che una specie di mentalità retriva, intimamente passatista, guida i governi « convergenti ».

A questo proposito, sarà bene notare un fenomeno che salta agli occhi e cioè quanto sia differente, come anzi sia opposta la mentalità dei nostri governanti che dicono di aver creato il « secondo Risorgimento » dalla mentalità dei nostri padri che fecero il Risorgimento sul serio. Questi erano realmente, in fondo all'anima, progressisti, amanti della scienza e del progresso tecnico. Essi trovarono gli Stati italiani in condizioni economiche deplorabili, arretratissime di fronte a tutta l'Europa vivente, e immediatamente si posero all'opera, nonostante le tremende difficoltà finanziarie, per svecchiare il corpo tardigrado e riluttante dell'Italia. Noi possiamo appena farci un'idea della situazione di allora, per quanto quest'anno si dovrebbe celebrarne il centenario rendendosi conto anzitutto delle condizioni in cui si trovava l'Ita-

lia cento anni or sono. Ad esempio, quanto a ferrovie, nel 1860 non vi era che il Piemonte che ne avesse costruite, sotto l'impulso di Cavour, 800 chilometri, ma la Lombardia ne aveva 200, il Veneto 300, la Toscana 250 e quanto allo Stato pontificio, compresi i ducati, ed al regno delle due Sicilie, non ne avevano che 100 chilometri ciascuno.

Ebbene, i liberali che avevano fatto l'Italia, si posero risolutamente all'opera e, con una rapidità talvolta anche eccessiva, crearono quello che adesso si chiama l'infrastruttura del regno. Strade, ferrovie, porti, telegrafi, telefoni, impianti elettrici furono creati dovunque; allorché, ad esempio, le ferrovie furono date in esercizio alle tre grandi società private con le convenzioni del 1885, esse comprendevano già linee per circa 16.000 chilometri, fra cui tutte quelle essenziali. Oggi siamo a 19.700 chilometri, ma si deve tener conto di quelle esistenti nei territori annessi del Trentino-Alto Adige e della Venezia Giulia. In sostanza, già nel 1885 la parte essenziale del sistema ferroviario era compiuta.

A titolo di curiosità e per mostrare la spinta del progresso tecnico che animava quei governi, ricorderò che nel 1882 Edison attivò la prima centrale elettrica nella *Pearl Street* a New York. Immediatamente si costituì a Milano un comitato promotore per incarico del quale l'ingegner Giuseppe Colombo fu inviato a New York per studiare quell'impianto che fu riprodotto subito a Milano, primo in Europa: esso inaugurò la sua attività l'anno seguente con l'illuminazione elettrica del centro della città e dei teatri Manzoni e alla Scala. Il comitato promotore milanese si trasformò più tardi nell'attuale società Edison. Quanto al trasporto di energia con corrente alternata, esso fu inaugurato in Italia nel 1892 con il trasporto da Tivoli a Roma. Tale impianto e quello a corrente continua di Isoverde, incominciato nel 1889, furono le prime attuazioni pratiche di trasporti di energia nel mondo, prova dello spirito di intrapresa e di modernità dell'industria italiana.

Non credo che queste rievocazioni, cui potrebbero seguire molte altre che sfaterebbero alcuni giudizi correnti, siano fuori di posto, giacché servono a far notare la differenza di mentalità esistente fra gli uomini del Risorgimento, quello vero, e gli uomini che si dicono autori di un presunto secondo Risorgimento.

Ad ogni modo, debbo constatare che, mentre ci si oppone, con una tenacia degna di miglior causa, allo sviluppo dell'industria aeronautica e mentre si ricominciano a creare bal-

zelli di nuova marca per cercare di chiudere la porta all'irrompente ed inesorabile marea della motorizzazione, il Governo cerca in ogni modo di puntellare l'azienda delle ferrovie dello Stato non già nella sola maniera oggi possibile, e cioè risanandola con il ridurla alle linee essenziali, sostituendo quelle soppresse con trasporti automobilistici e in pari tempo ammodernando all'estremo la parte essenziale che si dovrebbe mantenere. No, il piano governativo di riordinamento delle ferrovie, che dobbiamo considerare parte integrante di questo bilancio dei trasporti e che comprende i disegni di legge già presentati al Senato il mese scorso sotto l'emozione dei continui disastri ferroviari, per quanto preveda la somma astronomica di 800 miliardi di spese straordinarie, non risolve per nulla il problema da un punto di vista organico, ma anzi lascia aperta la porta della soluzione definitiva, rimettendo ogni futura decisione al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, il quale tuttavia torna ad essere, come era un tempo, non più un organo consultivo, ma un organo deliberante.

Questo è in sintesi lo stato dei progetti ministeriali.

Dirò ora le obiezioni che il bilancio ed il relativo « piano ferroviario » del Governo suscitano in tutti coloro che desidererebbero veder sistemati in modo stabile gli organi di questa importantissima funzione dello Stato.

Dirò, intanto, delle spese generali. Il bilancio prevede per l'esercizio finanziario 1961-62 spese complessive per 22 miliardi e 466 milioni con un aumento di 887 milioni sullo stanziamento iniziale dell'esercizio passato.

Su questo complesso, le spese generali del ministero sono previste in 3 miliardi e 674 milioni, con un aumento di 463 milioni su quelle previste nell'esercizio precedente.

Da che deriva questo aumento notevole di spesa in un solo anno finanziario? Unicamente dall'applicazione di leggi approvate durante l'esercizio 1959-60 che aumentano in un modo o nell'altro la spesa per il personale in servizio ed a riposo.

Principalmente si tratta dell'applicazione della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il riordinamento dei ruoli organici del personale con relativi aumenti del numero di queste, che comporta una spesa di 180 milioni e mezzo.

Dopo di ciò sarebbe da supporre che il personale che incide così largamente sul costo dei trasporti sia stato alfine sistemato, tanto più che altre legghine hanno migliorato

le aggiunte di famiglia, hanno creato altri miglioramenti economici, una nuova indennità giornaliera e così via.

Ma questa sarebbe illusione, tanto che il ministro ha presentato alla Camera il 26 luglio scorso un nuovo disegno di legge il quale determina ancora una volta le piante organiche del personale e ne modifica ancora una volta lo stato giuridico. Si tratta, come era prevedibile, di un nuovo aumento di personale per un totale di « sole » diecimila unità. Ciò comporta una spesa preventivata di altri tre miliardi. Contemporaneamente ha presentato un altro disegno di legge che modifica le disposizioni delle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, ritornando su quanto era stato stabilito da una legge... preistorica e cioè dalla legge 31 luglio 1957. Queste piccole modificazioni comportano un aumento di spesa previsto in 10 miliardi e 600 milioni. Un terzo disegno di legge, infine, è stato presentato alla Camera dallo stesso ministro con il quale si modifica ancora una volta l'ordinamento del personale, istituendo il sistema di promozione a ruolo aperto e si accordano altri benefici: il tutto per la spesa prevista di 3 miliardi e 350 milioni. Abbiamo dunque un aumento di spesa che, non appena approvato, inciderà nuovamente sulla passività del Ministero dei trasporti per ben 17 miliardi, in attesa che nel corso dell'esercizio stesso tutto venga modificato ancora e cioè vengano ancora aumentati sia gli organici, sia gli assegni.

Vedremo poi le conseguenze di questo continuo aumento del personale, degli stipendi e delle varie altre concessioni di favore. Si tratta in gran parte di manifestazioni di una galoppante demagogia. Per il settore della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, esporrò alcune considerazioni. L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha aumentato fortemente il suo personale ed i suoi organi in seguito alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, con cui esso è diventato un poderoso organismo che esplica in tutte le province i compiti assegnatigli dal codice della strada e da altre leggi.

Come funzioni questa grossa e costosa burocrazia, ciascuno che abbia la necessità di procurarsi una targa può constatarlo personalmente e così pure chi, superati tutti gli ostacoli burocratici e gli esami, debba ricevere finalmente la patente di guida. Aggiungo che i recenti *ukase* per cui è stata cambiata la patente di guida, senza alcuna ragione al mondo, a tutti gli automobilisti

d'Italia, non possono essere derivati che dall'intendimento di assumere migliaia e migliaia di persone per fare eseguire quell'inutile lavoro. Adesso si è già lanciata la parola d'ordine per l'adozione di un nuovo tipo di targa, allo scopo di complicare il sistema semplice e chiaro finora adottato. Ciò è perfettamente logico e giustificato, essendo, come è noto, compito primo della burocrazia quello di complicare gli affari semplici, in modo da aumentare gli ostacoli ed il carteggio e chiedere aumenti di personale e nuove sistemazioni organiche.

Il relatore democristiano della VII Commissione permanente del Senato, nella sua voluminosa relazione, ci dice che l'ispettorato suddetto è riuscito ad accertare che nel 1960 gli autotrasporti di persone e di merci sono stati maggiori che nel 1959 ed ammette che « l'attività della motorizzazione civile rappresenta un fenomeno imponente al cui incremento ha favorevolmente contribuito la diminuzione del costo chilometrico delle varie categorie di autoveicoli ».

E come si è verificata tale diminuzione di costo? Le accurate indagini — dice la relazione — eseguite dall'astutissimo Ministero dei trasporti « hanno accertato che essa è dovuta in gran parte al diminuito prezzo dei carburanti » e, in alcuni casi, « alla diminuzione del prezzo di acquisto dei motoveicoli e dei pneumatici ». Questa diminuzione di costi, a cui è corrisposta una imponente attività, è stata « di notevole utilità anche per lo Stato ».

La diminuzione di sette lire del costo della benzina non è stata dunque causa della mancata sistemazione delle strade, delle scuole e del Mezzogiorno d'Italia, come a suo tempo temeva il Governo. Viceversa, si è dimostrata di notevole utilità anche per lo Stato, come sosteneva chi non era addentro ai profondi misteri del fiscalismo italiano, ma ragionava sulla base della logica e dell'esperienza. Elementi, come si sa, che sono del tutto banditi dalle elucubrazioni fiscali. Insomma, questa diminuzione del prezzo dei carburanti ha fatto sì che l'introito per lo Stato sia ammontato nel 1960 a circa 527 miliardi, con un incremento del 14 per cento sul 1959.

Quello che fa lo Stato per ricambiare, per lo meno entro certi limiti, tale enorme fonte di crescente introito, lo abbiamo visto esaminando i progetti stradali del ministro dei lavori pubblici, onorevole Zaccagnini, progetti che denotano quella mancanza di preveggenza per l'avvenire, quella mentalità retriva che trova la sua più bella, e purtroppo

funesta, espressione nella costruzione delle « strade della morte » a tre corsie che al dottor Zaccagnini sembrano l'ultimo urlo della perfezione, ragionando, come egli fa, con i criteri dell'epoca di Marco Minghetti.

Non ritornerò sulla questione di queste strade, con profonda convinzione avversate da tutti gli enti tecnici più qualificati, compresi i relatori della legge al Parlamento. Solo l'onorevole Zaccagnini ha sostenuto, dopo le ultime sciagure stradali a ripetizione, che la responsabilità dei disastri non era da attribuire alla terza corsia, ma esclusivamente alla imprudenza dei conducenti.

Per chiudere la serie delle sue contraddizioni, il ministro dei lavori pubblici ha concluso recentemente comunicando alla stampa le sue luminose scoperte e cioè che la quasi totalità delle strade a due corsie e quelle che hanno un traffico viario non inferiore ai 1.300 veicoli non possono essere senz'altro portate a quattro corsie, specie poi — *sic!* — quando si tiene presente che per l'ammodernamento delle statali l'« Anas » dispone di limitate possibilità finanziarie.

Ed eccoci ricondotti dalle strade a questo bilancio dei trasporti. Se l'Ispettorato della motorizzazione ha calcolato il gettito fiscale complessivo annuo fornito allo Stato dalla motorizzazione civile in ben 527 miliardi, perché poi all'« Anas » si dedicano così limitate possibilità finanziarie? Le contraddizioni in questo campo sono tali che bisogna limitarsi a rappresentarle senza ulteriori commenti. Resta il fatto dell'enorme introito apportato al bilancio statale dalla motorizzazione, introito che tuttavia non basta all'attuale regime, tanto che, con disposizione ben degna del fiscalismo del senatore Trabucchi, questi ha nuovamente steso le unghie sugli automobilisti e, per compensarsi del poco denaro erogato per le strade, ha inventato una addizionale del 5 per cento di nuovo conio sull'imposta di circolazione degli autoveicoli.

Il Ministero esegue ogni anno collaudi, sia per i veicoli che devono entrare in circolazione, sia per quelli già circolanti. Il ministro dei trasporti vuole così curare la sicurezza degli automobilisti che l'onorevole Zaccagnini, invece, lancia sulle strade della morte abbandonandoli alla loro scriteriata imprudenza. Ma il paterno Ministero dei trasporti non dispone che di quattordici impianti per eseguire tali collaudi, mentre ne occorrerebbero ben altri 125 con 147 piste di controllo ed inoltre 28 impianti di controllo mobile per le zone montane. È quindi previsto, forse per il prossimo bilancio, uno

stanziamento di vari miliardi per costruire detti impianti di cui nessuno sente la necessità, ma che occorrono per incrementare la consistenza numerica del personale tecnico da adibirvi.

Fra gli argomenti umoristici trattati dal Ministero dei trasporti nel campo della motorizzazione è la cosiddetta lotta ai rumori che — ci assicura il relatore della VII Commissione al Senato (cito questa relazione presentata al Senato, perché la relazione presso questo ramo del Parlamento non era ancora pronta fino a qualche giorno fa, con quel riguardo per la Camera che contraddistingue l'attuale situazione) — si svolge attivamente dai centri sperimentali di fonometria che tarano i vari fonometri con i quali gli ispettorati compartimentali per la motorizzazione dovrebbero controllare i silenziatori degli autoveicoli e motoveicoli. Per quanto ci si assicuri che nel 1960 sono state elevate 25 mila contravvenzioni per dispositivi silenziatori in disordine e cioè appositamente alterati dagli amatori del « botto », sta di fatto che di questa attività duplice, verificatrice e repressiva, il pubblico non ha il menomo sentore, poiché invece esso vede e sente solo le motociclette che, ad esempio, in pieno giorno e sotto gli occhi dei metropolitani e delle guardie, passano alla velocità di 80 chilometri all'ora per le strade di Roma zigzagando a destra e a sinistra delle automobili e facendo da sole il rumore di un terremoto. Tutto ciò continua ad avvenire tranquillamente, nonostante le fatiche ministeriali in questo campo, e costituisce uno dei principali capi d'accusa che si leggono continuamente sui giornali stranieri.

Concludendo su questo capitolo, debbo rilevare la evidente incertezza nella divisione delle competenze, per cui il traffico stradale è attualmente regolato dal Ministero dei lavori pubblici. È vero che le strade vengono costruite dall'« Anas » e dagli enti locali sotto la supervisione del Ministero dei lavori pubblici e che il Ministero dei trasporti si cura del rilascio delle patenti e della ammissione dei veicoli alla circolazione; la circolazione stradale però dovrebbe essere affidata tutta alla responsabilità di un solo ministero. Ma quando si pensa che l'Italia ha dovuto attendere per ben 11 anni il promesso codice della strada principalmente perché era sorto un conflitto di competenza fra i detti due ministeri, si capisce perché il progresso tecnico sia così osteggiato nel nostro paese.

Per quanto riguarda i trasporti con autoservizi di linea, osservo che essi, sia per viaggiatori sia per merci, hanno la tendenza ir-

resistibile a svilupparsi nonostante l'imponente incremento già determinatosi. Poiché si tratta di trasporti in concessione, il personale delle relative aziende gode di un trattamento parallelo a quello del personale delle ferrovie e perciò anch'esso con numero e costo crescenti. I dirigenti delle aziende mirano a tenere basse le tariffe per mantenere la concorrenza, mentre la tendenza del Ministero dei trasporti è opposta, poiché teme appunto la concorrenza fatta dalle linee automobilistiche alle ferrovie.

La soluzione peggiore sarebbe che queste linee automobilistiche venissero addirittura statizzate; allora è certo che i loro bilanci naufragherebbero subito in un disavanzo progressivo e irrimediabile.

Così avviene per le linee ferrotranviarie e ferroviarie in regime di concessione, che si reggono solo con i contributi statali.

I tentativi fatti per ammodernare queste linee ferroviarie e ferrotranviarie non hanno dato menomamente i risultati sperati, sia per la solita ragione dell'enorme aumento delle spese per il personale non compensate da corrispondenti aumenti di introiti, sia per il crescente sviluppo della motorizzazione privata. La conseguenza è che, per molte aziende, la sovvenzione che era prevista entro i limiti di 500-600 mila lire al chilometro è aumentata fino a 3-4 volte il previsto.

Questo è uno dei capitoli tipici della ostinazione del Governo a voler tenere in vita mezzi di trasporto desueti, i quali non possono assolutamente reggere la concorrenza dei trasporti automobilistici privati. Allorché le ferrovie avevano il monopolio dei trasporti, queste linee, fatalmente passive, potevano ancora reggersi ed essere giustificate dalla necessità di allacciamento con le linee principali di trasporto o alle grandi città dei centri lontani; ma oggi questa giustificazione non esiste più e quindi continuare a buttare miliardi per tenere in piedi e, peggio, per cercare di migliorare queste vecchie carcasse è cosa letteralmente incomprensibile.

Occorre senz'altro provvedere alla sostituzione di esse con servizi automobilistici, che si presenteranno sempre convenienti sia in linea tecnica sia in linea economica.

È vero che, negli anni precedenti, la soppressione, fatta timidamente, di qualcuna di queste assurde linee ferroviarie ha dato luogo a proteste da parte di popolazioni artificialmente eccitate, ma a quest'ora tutti si sono convinti, anche in quei paesi che si agitavano, che il servizio automobilistico è più rispondente in ogni senso ai bisogni della

popolazione, mentre lo Stato si è sgravato di passività del tutto inutili.

È quindi da domandarsi che cosa si aspetti per sbarazzarsi di queste linee ferroviarie e ferrotranviarie che generalmente si aggirano attorno alle metropoli e che costano un occhio della testa senza far altro che dare ridicolo spettacolo di sé, quando si vede una linea ferroviaria con tutto il suo necessario indispensabile codazzo di personale per la manutenzione, per i passaggi a livello, per il movimento, ecc., funzionare per il transito, due o tre volte al giorno, di una modesta « littorina » contenente pochi viaggiatori.

Quando si vede, ad esempio, che attualmente la ferrovia Roma-Viterbo, già infelicemente costruita da un consorzio di comuni, per sostituire la linea principale per Firenze che era stata fatta passare cerveloticamente per il deserto della valle Tiberina, dovendosi fermare in più di quindici stazioni, impiega due ore e mezza per percorrere 80 chilometri, mentre l'autobus impiega solo poco più di un'ora, non si può che deplorare che il Ministero abbia in corso di spesa la somma di 2 miliardi e 800 milioni per rabberciarla. Con una simile spesa e tenendo conto del disavanzo annuo che procura tale linea, è chiaro che si poteva procedere utilmente al raddoppio integrale della via Cassia, oppure a trasformare la sede della ferrovia in un percorso stradale da riservare al traffico delle merci. Ma continuare a spendere miliardi per quel relitto di ferrovia è proprio una cosa assurda, che fatalmente dovrà finire per dar luogo ad una soluzione più moderna.

E torniamo, ora, alla *vexata quaestio* dell'azienda delle ferrovie dello Stato. La situazione disastrosa delle ferrovie dello Stato, con i loro 200 mila dipendenti ed un capitale investito che ascende a più di 4 mila miliardi, è ben nota, poiché le cifre del gravissimo e crescente disavanzo appaiono dalle relazioni di bilancio e ancora più chiaramente dalla relazione elaborata dalla commissione Saraceno-Onida-Longo, nominata l'anno scorso dal Governo appunto per l'esame della situazione delle ferrovie e dei modi per provvedervi. Questa situazione è caratterizzata dal fatto a cui sopra ho accennato e cioè dalle condizioni transitorie in cui si trovano le ferrovie in questo periodo storico per la concorrenza mossa ad esse dall'automobilismo e dall'aviazione.

I problemi connessi a questa grandiosa azienda hanno dunque ripercussioni su tutto lo Stato italiano e perciò occorre affrontarli deliberatamente e senza esitazioni, giacché un

ritardo non potrebbe che peggiorare lo stato delle cose odierno, il quale segna un processo di progressivo e fatale peggioramento.

Non si tratta solo di dover commisurare l'azienda alle nuove necessità tecniche derivate dalla concorrenza di cui sopra ho detto; si tratta di incominciare a risanare il nucleo dell'azienda e cioè il suo bilancio industriale, il quale è contrassegnato da questi fattori opposti: la spesa per il personale di esercizio che la commissione sopra nominata valuta in ragione del 4,8 per cento all'anno è più del doppio dell'aumento delle entrate ferroviarie, che è dell'ordine del 2,2 per cento. In queste condizioni, ognuno capisce che, nonostante ogni sforzo, il disavanzo deve accrescersi necessariamente ogni anno.

Duplici è quindi il compito che si presenta per risanare le ferrovie: ridimensionare la rete ferroviaria, sfrondando risolutamente tutte le linee passive che possono essere vantaggiosamente sostituite con autotrasporti e riducendo così, almeno nei casi estremi, la concorrenza fra automobile e ferrovia, concorrenza che in certi casi non è sopportabile da questa e torna a danno di entrambe; equilibrare l'esercizio industriale delle ferrovie, cosa che si può ottenere solo trattandole con sani criteri economici, senza permettere che criteri cosiddetti politici, e cioè elettorali e demagogici, continuino a prevalere, generando il crescente disavanzo che influisce non solo sulla efficienza del nostro sistema ferroviario, ma che costituisce anche un vero cancro per il bilancio generale dello Stato e per tutta l'economia italiana.

La guerra aveva distrutto il nostro sistema ferroviario, rovinando le opere d'arte, così frequenti nel nostro territorio tipicamente montano, le centrali elettriche, gli edifici e le linee stesse. Prima cura non solo del Governo, ma anche degli occupanti alla fine della guerra, fu di ricostruire le ferrovie e a quest'opera vennero dedicati i primi aiuti americani. Purtroppo in quel periodo, nella fretta di ricostruire sotto la spinta di impellenti necessità, non si pensò al domani ed alla realtà già in atto costituita almeno dai trasporti automobilistici e perciò si ricostruì la nostra rete ferroviaria quasi integralmente dove era e come era prima della guerra. Contemporaneamente, la vasta amministrazione ferroviaria apparve come un fertilissimo campo di collocamento per amici, aderenti, elettori, ecc. Il Governo si impadronì direttamente dell'azienda al punto che il ministro dei trasporti divenne presidente del consiglio di amministrazione. Questo equivale a

dire che quella vasta azienda non fu condotta ed amministrata con criteri economici, ma con criteri politici.

Il personale, cresciuto di numero, specialmente per la parte non viaggiante, e quindi meno esposta a fatiche ed a rischi, si moltiplicò, diminuendo le ore di lavoro. Nel 1959 il personale delle ferrovie in servizio e a riposo ha fruito di 20.200 carte di libera circolazione (permanenti) per sé e famiglia, compresa la servitù, su un totale di 28.925, e di 960 mila biglietti gratuiti, su un totale di 1.121.108.

In sintesi, il personale occupato dall'amministrazione ferroviaria nei soli ultimi sei anni, e cioè dall'esercizio 1956-57 a quello 1961-62, è cresciuto, tutto compreso, da 192 mila unità a 194.600 ed ora, con il progetto di legge dell'onorevole Spataro, è destinato a crescere di altre 10 mila unità. La spesa relativa è cresciuta rispettivamente da 207,3 miliardi a 264,8 e, come ho detto sopra, con gli ultimi ritocchi proposti dall'onorevole Spataro, crescerà ancora di almeno 17 miliardi.

L'onere complessivo per il personale rappresentava, nell'esercizio 1956-57, il 61,8 per cento della spesa; nell'esercizio 1961-62, il 66,2 per cento. Contemporaneamente è cresciuto l'onere per le pensioni, che è passato da miliardi 65,8 a miliardi 90,2.

In conseguenza di questa enorme aliquota del bilancio dedicato al personale, l'azienda, per anni ed anni, ha dovuto ridurre al minimo e poi al di sotto dell'indispensabile le spese per la manutenzione e il rinnovamento del materiale fisso e mobile, cosicché il materiale invecchiato non resiste più, in alcuni casi, all'esercizio e ciò è naturalmente causa di continui incidenti e infine di disastri.

L'ingegner Di Raimondo, che fu direttore generale dell'azienda ferroviaria dal 1944 al luglio 1956 e diresse la ricostruzione della rete ferroviaria, intervistato nell'aprile dell'anno corrente da un giornale di Roma, così si esprimeva a proposito della sicurezza della circolazione e degli incidenti verificatisi:

«L'azienda ferroviaria non è gestita con criteri industriali. Essa è un'amministrazione dello Stato alla quale è affidato il compito di eseguire i trasporti viaggiatori e merci con l'obbligo della loro esecuzione a richiesta di chiunque ed ai prezzi che vengono fissati per legge. L'azienda ferroviaria produce a costi crescenti e a reddito decrescente. Questo è un assurdo economico. Per ragioni di ordine sociale, politico, ecc., lo Stato concede riduzioni e gratuità di tariffe che l'ammini-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

strazione non può discutere. L'amministrazione ha quindi le mani legate, per cui le risultanze economiche dell'esercizio della rete nazionale sono quelle che sono. È appena il caso di ripetere che il livello delle tariffe ferrovie italiane è il più basso di quelle in vigore nelle più importanti rete ferroviarie europee ed extraeuropee. Si tratta cioè dell'amministrazione di un'azienda di proprietà dello Stato fatta in suo nome e per suo conto secondo criteri e direttive da esso voluti e non di una gestione a carattere industriale, come molti erroneamente ritengono. In questa situazione, come si possono destinare alla manutenzione dell'armamento, dei rotabili e degli altri numerosi impianti dalla cui efficienza dipende la sicurezza della circolazione dei convogli, i fondi strettamente necessari se solo gli oneri per il personale incidono sull'intera spesa nella misura che va dal 75 all'80 per cento?

« In secondo luogo va osservato » — aggiunge il generale Di Raimondo — « che il numero dei viaggiatori i quali affluiscono alla ferrovia è enorme. Si aggira intorno a 400 milioni di unità all'anno. Questi viaggiatori hanno diritto al loro posto in treno e di viaggiare con comodità e sicurezza, pagando quello che lo Stato richiede. Nella ricorrenza delle festività di Natale, Pasqua, ecc., occorre approntare qualche centinaio di treni straordinari e rinforzare la dotazione di quelli ordinari. Sicché, per esigenze straordinarie, indipendentemente dalla dotazione del parco per i bisogni ordinari, da elevarsi a 10 mila unità, occorrerebbe costituire una scorta di almeno 1.500 vetture.

« In mancanza di scorte adeguate e nella impossibilità di sottrarre alla circolazione i veicoli per sottoporli ad una accurata revisione e manutenzione, l'amministrazione è costretta a mantenere in esercizio continuativo lo stesso materiale rotabile, reimpiegandolo, senza osservare i turni prescritti e sottoponendolo a percorrenze giornaliere talvolta superiori a quelle ritenute insuperabili.

« In terzo luogo, occorre sottolineare che il personale costituisce uno dei fattori più importanti per la sicurezza dell'esercizio. La sua preparazione tecnico-professionale, la sua disciplina, il suo attaccamento al dovere, il senso di responsabilità che lo deve animare, nello svolgimento delle mansioni che gli sono affidate, possono indubbiamente eliminare le cause degli incidenti.

« Ma il personale non è mai tranquillo. Aspira ad un trattamento economico di ser-

vizio attivo e di pensione sempre più elevato. Le agitazioni e le astensioni dal lavoro sono all'ordine del giorno. Le organizzazioni sindacali (se ne contano una dozzina) sono in continua attività.

« Le commissioni interne sono diffusissime e intervengono in ogni questione. I funzionari sono continuamente distolti dai loro compiti tecnici di istituto e non trovano probabilmente il tempo necessario per controllare, prevenire ed accertare lo stato di conservazione delle infrastrutture e del materiale rotabile.

« Il nuovo stato giuridico del personale ha sconvolto l'ordinato svolgimento delle carriere, ha burocratizzato pesantemente la amministrazione e non ha accontentato nessuno o, quanto meno, ha accontentato ben pochi. Il personale direttivo ed esecutivo va tranquillizzato e messo in condizioni di operare con morale elevato.

« Infine, va rilevato che i criteri seguiti nell'organizzazione dei trasporti sono discutibili. Correre in modo eccessivo dietro il mito della velocità quando non si dispone di impianti adatti e di mezzi di traino idonei, quando per lavori in corso di debbono affrontare perdite di tempo per rallentamenti, quando la presenza di masse di viaggiatori impone soste non previste, può costituire causa di errori che vanno evitati. Fissare orari che difficilmente si possono mantenere od osservare irrita il pubblico; i ritardi non vengono ben digeriti dalla pubblica opinione, perché l'attesa negli scali fa impazientire chiunque ».

Credo, onorevoli colleghi, che questa analisi della situazione ferroviaria sia completa e precisa. Come vuole far fronte il Governo a questa situazione?

In conseguenza dei recenti disastri che hanno eccitato l'opinione pubblica, il ministro Spataro ha varato un cosiddetto « piano ferroviario » che non è per nulla un piano ferroviario, almeno per la parte comunicata al Parlamento, ma semplicemente la richiesta di 800 miliardi, di cui 500 da chiedere al credito e da erogare dall'esercizio 1962-63 all'esercizio 1966-67, e altri 300 circa per i quali sarà disposto con successivi provvedimenti di legge,

Non risulta in alcun modo quali siano i tronchi ferroviari da abolire e quali i tronchi da conservare, da raddoppiare e magari da quadruplicare, oppure da migliorare, cosa che a prima vista sembra dovesse essere la naturale premessa del progetto di risanamento, perché se si debbono spendere tutti questi miliardi, bisogna pur sapere dove e come, tanto più che parallelamente si svolge il co-

siddetto « piano di ricostruzione stradale », cioè si sta fabbricando una rete stradale evidentemente più efficiente di quella attuale e cioè destinata ad accentuare la concorrenza fra il treno e l'automobile. Neppure menomamente si è pensato a stabilire una metodica complementarietà dei due mezzi di trasporto. Per lo meno questo non risulta né dal bilancio né dai progetti di legge contemporaneamente presentati. È vero che le strade sono costruite dal Ministero dei lavori pubblici, ma, per lo meno, date le circostanze eccezionali, si poteva pur venire ad un temporaneo armistizio, per accordarsi sul da farsi. Intanto, presa con l'acqua alla gola, l'amministrazione ferroviaria ha decretato un aumento di tariffe del 15 per cento per i trasporti di persona e, in linea di massima, del 10 per cento per le merci. Ma il gettito di questo aumento di tariffe è già in gran parte assorbito dai 17 miliardi di nuove spese per il personale proposti nei disegni di legge di cui sopra detto. Contemporaneamente il Governo si è deciso, infine, a ritoccare, sia pure leggermente, tutto l'enorme sistema di concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato a favore di categorie e di singoli, per cui avveniva che, specialmente nella prima classe, pochi pagavano il biglietto intero, oppure pagavano appena il 25 per cento dell'importo.

È assolutamente evidente che per mettere in equilibrio la sconquassata azienda ferroviaria bisognerà provvedere a ben altre riduzioni delle concessioni di viaggio, il cui onere, in ogni caso, va addebitato alle rispettive amministrazioni, e certamente a nuovi adeguamenti.

Gli attuali provvedimenti del Governo sono disordinati ed evidentemente inorganici. Le difficoltà infatti in cui si dibattono le ferrovie dello Stato, come ho lungamente dimostrato, sono di ordine economico ed organico e non possono scomparire solo con la assegnazione degli 800 miliardi destinati al rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento del materiale e con l'aumento delle tariffe e la riduzione delle concessioni proposte dal ministro. Prima di provvedere con fondi così importanti al rinnovamento del materiale è chiaro che si doveva provvedere al ridimensionamento di un'azienda che deve gradualmente far posto nei suoi rami secondari ai mezzi di trasporto più economici, comodi e rapidi. L'avvenire delle ferrovie è riservato alle grandi linee di comunicazione ed è vano sforzo quello di cercare di mantenere organismi destinati naturalmente ad essiccarsi e a cadere. Occorre quindi partire da un pro-

gramma di graduale e metodico ridimensionamento, nel quale programma si dovrà studiare come si debba diminuire il disavanzo.

A quanto risulta, le linee cosiddette a scarso traffico e cioè quelle per le quali si introita uno e si spende almeno tre, secondo la definizione ufficiale, sono un centinaio, per 5200 chilometri, e cioè pari al 30 per cento delle linee in esercizio. Esse impegnano 16 mila ferrovieri. L'esercizio di queste linee, enormemente passive, assorbe il 12 per cento delle spese di esercizio e per l'anno corrente genera un disavanzo che è preventivato in 32,6 miliardi.

È assolutamente evidente che queste linee debbono essere soppresse o sostituite vantaggiosamente da autotrasporti. Può darsi che vi siano elementi per conservare qualcuna di tali linee. La loro situazione deve essere perciò esaminata singolarmente; ma in genere esse sono condannate e il personale addetto deve essere meglio impiegato.

Se ci si ostinasse a mantenerle, bisognerebbe spendere somme enormi perché il loro esercizio non diventi pericoloso e, alla fine, inattuabile, date le condizioni generalmente mediocri o cattive del loro materiale fisso e mobile. In queste condizioni, è da domandarsi che cosa attenda il Governo per prendere una decisione a questo riguardo, decisione che non risolve la questione del ridimensionamento, ma ne costituisce il primo e indispensabile passo. Infatti, la situazione delle ferrovie si va sempre più deteriorando proprio in quelle linee che del resto, per due terzi, non oltrepassano i 100 chilometri di percorso ciascuna.

Dopo aver soppresso queste linee a scarso traffico, bisognerà rivedere la situazione di tutte le altre linee complementari per determinare se convenga sopprimerle o conservarle. Indubbiamente i tecnici dell'amministrazione ferroviaria hanno già compiuto questo lavoro e sanno dove e come mettere le mani. La decisione o per lo meno l'ordine di incominciare il ridimensionamento deve venire dall'autorità politica, di fronte alla quale però la situazione dell'amministrazione ferroviaria è migliorata in seguito alla presentazione del disegno di legge Spataro n. 3251 sull'ordinamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, disegno di legge di cui dirò in seguito.

Dando uno sguardo complessivo alle nostre ferrovie, si deve concludere che la loro crisi è crisi tecnica ed in pari tempo crisi di vecchiaia, per di più crisi di pesantezza burocratica. In questa grossissima impresa statale, appaiono con maggiore evidenza che in

altri settori i difetti profondi, irrimediabili dello statalismo, i quali portano alla incapacità di adeguarsi alle mutevoli situazioni di mercato e sono caratterizzati dalle interferenze politiche nelle questioni puramente economiche, nonché dalla paralisi degli strumenti essenziali ad un razionale funzionamento dell'amministrazione, quali i costi e i prezzi, che vengono tutti alterati per i cosiddetti criteri politici.

A questa situazione, che è stata posta chiaramente in luce dalla commissione ministeriale di cui sopra ho detto e che, del resto, era perfettamente nota e da molti anni lamentata dall'amministrazione stessa, vorrebbe appunto riparare il nuovo ordinamento dell'azienda proposto dall'onorevole Spataro, che esaminerò qui appresso.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, allorché le ferrovie italiane passarono dalle compagnie all'esercizio di Stato, il 1° luglio 1905, detto esercizio era stato per necessità affrettatamente organizzato, perché non deciso da lunga mano e ci si trovò di fronte a gravissime difficoltà: esse furono tuttavia vinte gradualmente e nel 1908 l'esercizio era sistemato in seguito ad un insieme di leggi che a mano a mano caratterizzarono e delinearono la nuova amministrazione, estendendola gradualmente a quasi tutte le linee della penisola, meno poche lasciate in concessione.

L'amministrazione dell'azienda, chiamata subito « autonoma », fu costituita, sotto la responsabilità del ministro dei lavori pubblici, da un direttore generale nominato con regio decreto e da un comitato d'amministrazione composto di otto membri nominati nello stesso modo, comitato presieduto dal direttore generale. A questi ed al comitato di amministrazione vennero deferite in linea di massima le attribuzioni e le facoltà spettanti ai consigli di amministrazione e ai direttori generali delle tre grandi cessate società Mediterranea, Adriatica e Sicula. Degli otto consiglieri, due erano scelti tra i funzionari superiori delle ferrovie, tre fra gli alti funzionari dello Stato e tre fra cittadini non funzionari, di nota alta capacità tecnica ed amministrativa.

Il consiglio di amministrazione deliberava sui bilanci, approvava i progetti, deliberava sulle norme riguardanti il personale e soprattutto la posizione gerarchica, l'avanzamento, gli esoneri ecc. del personale stesso. Il bilancio dell'azienda era allegato a quello dei lavori pubblici.

È importante notare che tutti gli addetti alle ferrovie dello Stato vennero dichiarati

pubblici ufficiali; si conservarono in vigore le precedenti disposizioni disciplinari, e relative garanzie, che erano già contenute in regolamenti allegati a regi decreti, ma fu anche sancito che coloro i quali abbandonassero il lavoro o non assumessero l'ufficio o prestassero l'opera loro in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio, sarebbero stati considerati dimissionari e quindi surrogati, salvo al direttore generale, su parere del comitato di amministrazione, in circostanze speciali, di applicare, invece, solo un provvedimento disciplinare.

Allorché le ferrovie vennero ricostruite dopo la guerra, come ho già detto, il ministro dei trasporti, da cui erano venute a dipendere le ferrovie, alterò tutta la fisionomia dell'azienda autonoma, assumendo la presidenza del consiglio di amministrazione e quindi conferendo all'amministrazione stessa quel carattere politico che oggi unanimemente viene riconosciuto (e ci voleva poco a capirlo) come la fonte di tutto il profondo disordine disciplinare e tecnico che inquina le nostre ferrovie.

Il nuovo ordinamento Spataro ritorna perciò in certo modo all'antico. Si tratta tuttavia, questa volta, di un'autonomia che può facilmente essere limitata. Come risulta infatti dalla relazione che precede il disegno di legge, l'azienda non assume una propria personalità giuridica, ma resta un'amministrazione dello Stato anche se di tipo particolare. Questo è il tallone di Achille del progetto. Si vorrebbe, in tal modo, consentire il continuo controllo ministeriale sull'amministrazione, dato che questa, per la sua importanza, per la sua natura e per il suo funzionamento, involge grandi interessi collettivi. L'articolo 1 del progetto definisce le ferrovie « azienda di esercizio », consegnataria dei beni demaniali e patrimoni avuti o da avere dallo Stato e le attribuisce « la competenza in materia di costruzioni ferroviarie », salvo diversa disposizione di legge. Quest'ultima disposizione è molto importante e benefica, indubbiamente, perché toglie di mezzo la ingerenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre finora la competenza era di entrambi gli enti, con la confusione ed i conflitti che naturalmente ne derivavano.

L'articolo 2 è il caposaldo essenziale di questo progetto poiché stabilisce che all'azienda autonoma delle ferrovie presiede un consiglio di amministrazione che non deriva dalla burocrazia, ma dalla vita attiva del paese. Ne fanno parte, infatti, un presidente, il direttore generale e dieci persone scelte fra

esperti in varie materie attinenti all'amministrazione ferroviaria. In tal modo il consiglio di amministrazione è liberato dalle pastoie burocratiche e portato a contatto con le correnti moderne della scienza, della tecnica e dell'economia aziendale.

Infine, fanno parte del consiglio di amministrazione quattro rappresentanti del personale, dei quali uno eletto dai funzionari direttori e gli altri tre dal restante personale « col sistema proporzionale » ! Il presidente e i consiglieri durano in carica quattro anni, il direttore generale è assunto per contratto quinquennale rinnovabile.

Per fortuna, l'articolo 5 stabilisce che le cariche di presidente e di membro del consiglio nonché di direttore generale non possono essere affidate a parlamentari o a consiglieri regionali, provinciali o comunali o a chi ricopra altra carica in enti statali ecc., altrimenti si sarebbe verificato subito l'arrembaggio coi sistemi noti. Quindi noi approviamo questi criteri contenuti nel disegno di legge Spataro, ed ancora più l'innovazione contenuta nell'articolo 11 consistente nel dare al consiglio di amministrazione non solo tutti i poteri di gestione e di amministrazione dell'azienda (salvo quelli riservati per legge al Governo), ma altresì il trattamento giuridico ed economico del personale, che finora spettava al ministro dei trasporti. E inoltre da accettare quanto stabilito all'articolo 15, cioè che il consiglio ha anche competenza per approvare e modificare le condizioni per il trasporto sulle ferrovie e le tariffe.

Insomma, il consiglio di amministrazione, che finora era solo un organo consultivo del ministro, diventa un organo autonomo deliberante. Tuttavia, i programmi di investimento e la soppressione di linee sono soggetti all'approvazione del ministro e per modificare le condizioni e le tariffe di trasporti, secondo l'articolo 18, occorre anche l'approvazione del Consiglio dei ministri nonché il parere del Comitato interministeriale dei prezzi.

In sostanza, continuando ad ammettere che, per motivi cosiddetti politici e sociali, si continuano ad esercire linee passive ed a sopportare altri oneri detti « extra-aziendali », e cioè le cosiddette concessioni ferroviarie, l'azienda viene mantenuta legata al bilancio statale e non acquista una vera autonomia, quella ad esempio che è stata concessa all'E.N.I.

Quanto al modo con cui dovranno spendersi gli 800 miliardi destinati al « rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e

potenziamento » del materiale, è evidente che, tanto per cominciare a battere una strada razionale, essi debbono essere erogati solamente in base a considerazioni tecniche, e cioè guidate semplicemente dall'idea di ottenere il maggiore rendimento di quello che dovrà restare della rete, e cioè della sua parte essenziale e vitale, abbandonando le solite idee sedicenti politiche e sociali con cui si sono gettate delle ferrovie nel deserto. Non conosco il progetto dell'amministrazione ferroviaria, come ho detto, ma tanto per fare un caso suppongo che non si trascuri quello che è fin d'ora indispensabile per sistemare la stazione di Milano, che in tutto il nostro sistema ferroviario ed economico ha una parte di eccezionale valore.

Se vi è una cosa da rimproverare alla generazione di cui ho ricordato il gigantesco lavoro compiuto quando tracciò la nostra rete ferroviaria, è di non avere con sufficiente audacia previsto lo sviluppo futuro del traffico e di avere agito con criteri ristretti. Non vi era bisogno di un genio per prevedere, ad esempio, che la ferrovia tirrenica dal confine francese a Roma esigevo il doppio binario, se non per il traffico esistente allora, certamente per quello che si sarebbe sicuramente determinato in pochi decenni.

Analoghe considerazioni possono farsi per la Roma-Reggio Calabria e per la Reggio Calabria-Palermo: si tratta di due tronchi che, per la loro ubicazione geografica e topografica, esigono innumerevoli opere d'arte, ponti e viadotti specialmente, cosicché il collocamento di un secondo binario in avvenire sarebbe stato enormemente difficile, dovendosi compiere il lavoro senza poter rallentare l'esercizio sul primo binario, e terribilmente costoso. Si tratta di una di quelle economie rovinose che si pagano poi con spese 4 o 5 volte superiori. Così, infatti, è accaduto e siamo ancora senza doppio binario lungo il Tirreno. Se non altro, considerazioni strategiche avrebbero dovuto indurci ad aumentare, per quanto possibile, la potenzialità della linea terrestre di comunicazione con l'Italia meridionale e la Sicilia.

Analogamente, per quanto riguarda oggi la stazione di Milano e cioè, in linea generale, il nodo ferroviario milanese, spero che non sfuggirà ai tecnici la estrema importanza di questo, e il fatto che attualmente, in un punto in cui i traffici sono di gran lunga superiori a quelli di qualsiasi città italiana, gli scali-merci e il complesso delle linee che si irradiano da Milano sono assolutamente insufficienti. Tutto il nodo ferroviario milanese

deve essere urgentemente ampliato, ammodernato e trasformato. Non possiamo permettere che l'enorme traffico che converge su Milano sia strozzato come è oggi e come lo sarà molto di più domani, per l'insufficienza del sistema ferroviario. La situazione oggi è già difficile e si avvia a diventare disordinata e caotica: si deve proprio provvedere con l'acqua alla gola in ogni circostanza, anche quando, come questa volta, si deve e si può riesaminare con larga visione non solo del presente, ma anche dell'avvenire, tutto il nostro sistema di trasporti ferroviari?

Pare che sia stato previsto il quadruplicamento del binario fra Milano e Monza (il che non è proprio un grande sforzo) ed il raccordo tra la stazione di porta Garibaldi e Lambrate, ma queste sono inezie di fronte a quello che tutti i tecnici ferroviari sanno che è, non solo necessario, ma assolutamente indispensabile per dare largo respiro al movimento ed al traffico ferroviari della zona milanese.

Ad esempio, è certo che la stazione di Lambrate deve essere rifatta e divenire un grande scalo satellite, che occorre riorganizzare i grandi parchi-merce dello smistamento, ammodernare le minori stazioni periferiche ed applicare i più moderni sistemi di blocco in tutto il complesso sistema. Inoltre, è certo che Lambrate deve essere collegata direttamente con Monza a mezzo di un tronco completamente nuovo. Ho citato queste opere, unanimemente richieste, tanto per fare una esemplificazione, ma riassumo queste richieste dicendo che occorre riesaminare il grande gruppo di arterie pulsanti attorno a Milano con l'occhio fisso all'avvenire e non con i criteri del dottor Zaccagnini che si intesta a costruire le « strade della morte » dicendo che, ad ogni modo, quando saranno finite si potrà ricominciare daccapo tutto per fare le vere strade.

Dopo la stazione di Milano, vi è quella di Roma che attira l'attenzione per errori derivati proprio dalla stessa cortezza di vedute che sopra ho ricordato. Allorché trent'anni or sono si trattò di rifare la vetusta stazione centrale di Roma-Termini, i tecnici dichiararono subito che bisognava cogliere l'occasione per portare indietro la nuova stazione da costruire ed erigerla tra la via Casilina e la via Prenestina, ad oriente della strozzatura di porta Maggiore; inoltre fu già allora prospettata la convenienza di non accentrare tutto a Termini, ma di creare almeno due grandi stazioni che raccogliessero rispettivamente le linee dell'Italia settentrionale e quel-

le dell'Italia meridionale. Non vi era alcun inconveniente e tutti i vantaggi nel fare ciò, ma sorsero i soliti benpensanti che in Italia qualificano « megalomane » ogni idea che guardi oltre l'immediato presente e così si finì per seguire il solito sistema del « giustamente contemperando », che significa non risolvere niente. Infatti, si è creata una nuova costosissima stazione pochi metri più indietro dell'antica, e sono appena ultimati i lavori che già si deve constatare come essa non basti assolutamente al traffico viaggiatori e merci di una capitale che in pochi anni è diventata una grande metropoli di due milioni di abitanti e che si avvia ad ospitarne tre milioni.

Bisogna, quindi, avere il coraggio di rivedere completamente un nodo ferroviario che oggi viene a trovarsi con le sue stazioni e i suoi scali addirittura dentro l'abitato e che, d'altra parte, è insufficiente alla situazione attuale ed ancor più a quella che è facile prevedere per l'avvenire. Ha considerato tutto ciò l'amministrazione ferroviaria e provveduto di conseguenza, nel famoso piano degli 800 miliardi presentato dall'onorevole Spataro? Ne dubito fortemente e temo che fra poco, stretti al collo dal nodo di difficoltà insormontabili, si venga a domandare al Parlamento una nuova erogazione di miliardi per fare domani con maggior spesa quello che oggi si potrebbe fare guardando le cose con realismo e preveggenza.

Vorrei trattare brevemente un ultimo argomento, quello degli incidenti di esercizio sulle ferrovie dello Stato che tanto impressionano il pubblico, cosa che, del resto, ha ottenuto il benefico risultato di spingere il Governo a questi provvedimenti che ho brevemente, non dico esaminato, appena accennato, e che avranno la conseguenza di dare tutta una nuova fisionomia al bilancio dei trasporti.

È inutile ricorrere alle solite attenuazioni affermando che il turbamento dell'opinione pubblica dipende generalmente dal fatto che gli incidenti ferroviari sono, come si dice, spettacolari, che sono messi in troppo rilievo dalla stampa, che le responsabilità sono in realtà multiple, che nel confronto con le altre reti europee le ferrovie italiane non appaiono le più infortunate: tutto questo non serve menomamente ad attenuare il giudizio del pubblico.

Esso dipende da una sola cosa, e cioè dalla sensazione che il traffico ferroviario, che non deve temere né l'infido mare, né il cielo ancora più infido, traffico costretto su binari non

già ideali, ma ben materiali, e perciò perfettamente regolabile, sorvegliabile e manovrabile, non deve dar luogo ad alcun incidente e che, quando questo incidente avviene, non si può dar colpa alla fatalità, al destino o ai capricci di Nettuno o di Eolo: la responsabilità fredda e precisa è dell'azienda ferroviaria, dei suoi rappresentanti e dei suoi agenti. Ecco perché gli incidenti ferroviari impressionano tanto il pubblico e perché questo reclama immediatamente a gran voce che si accertino le responsabilità individuali e collettive e si applichino senza ritardo le sanzioni più gravi.

Dalla statistica degli incidenti di esercizio delle ferrovie dello Stato si rileva che il numero di incidenti « tipici » negli ultimi dieci anni, e precisamente dall'esercizio 1950-51 a quello 1959-60, è cresciuto da 276 a 378. Invano l'amministrazione delle ferrovie dimostra che in realtà il numero dei viaggiatori deceduti, calcolando il numero di viaggiatori-chilometro, è diminuito; il pubblico osserva che nel 1959-60 sono deceduti per incidenti ferroviari 59 viaggiatori. Questo numero è sempre notevole, perchè se il materiale fisso e rotabile fosse in perfetto ordine, come dovrebbe essere e come le ferrovie si impegnano automaticamente che sia, allorquando si assumono l'obbligo del trasporto, se il personale fosse tutto come deve essere, esperto e soprattutto disciplinato, devoto al servizio e cosciente della sua responsabilità, non vi dovrebbe essere in un anno neppure un morto.

È perciò che, in ultima analisi, le questioni che interessano in modo complesso l'amministrazione ferroviaria fanno capo tutte al personale. È questo un argomento che giustamente ha fatto risaltare in questi giorni anche l'onorevole Spallino, ministro delle poste e delle telecomunicazioni, nei riguardi della sua amministrazione. Se il ministro o i suoi rappresentanti non hanno potere disciplinare tale da poter garantire la qualità e lo spirito dei loro dipendenti in queste grandi aziende pubbliche, è vano sperare che esse possano rispondere alle giuste esigenze del pubblico, che non solo affida ad esse capitali ed impianti di immenso valore, ma in questo caso anche la vita.

Queste, onorevoli colleghi e signor ministro, le mie osservazioni sulla politica del Ministero dei trasporti, col suo bilancio finanziario e, direi, morale, nonché sulle prospettive di una politica che, in base alle esperienze trascorse ed ai primi provvedimenti sul tappeto, appare contraddittoria, incerta

e tale da doverci indurre a richiamare il responsabile del dicastero ad un riesame delle questioni fin qui delineate, nell'interesse della collettività e nell'interesse dello Stato. (*Applausi a destra*).

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

CENGARLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, stiamo esaminando il bilancio del Ministero dei trasporti, ma mi sembra che l'esame si riduca a quello del bilancio delle ferrovie, per cui, essendo in tema e data l'ora, cercherò di essere un « rapido » che tiene conto dell'orario! (*Si ride*).

L'esame che stiamo facendo riguarda l'esistenza e la funzionalità di una delle infrastrutture essenziali per la vita sociale ed economica del paese: l'attività dei trasporti e del loro fine di garantire scambi rapidi, capillari e costi convenienti.

Premesso che per il raggiungimento di tale fine non esiste una sostanziale differenziazione fra i vari mezzi di trasporto, non sembra né utile né opportuno stabilire una scala di valori: tutti hanno una specifica funzione, tutti sono necessari. Ma, pure occupandomi precipuamente in questa sede dei problemi ferroviari e della motorizzazione civile, dobbiamo sottolineare l'esigenza fondamentale del loro coordinamento effettivo, con facoltà decisionali e di controllo, anziché suddivise, fra i ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile, raggruppati in un unico organismo.

Strade, ferrovie, fiumi, mare e cielo, costituiscono ed offrono possibilità diverse di spostamento e di traffico. Ogni tipo di trasporto ha caratteristiche proprie, offre un particolare tipo di servizio, opera in un particolare ambiente e si rivolge ad un particolare settore di utenza. Tutti però hanno un fine comune: garantire un risultato globale adeguato alle necessità del paese. È acquisito tale risultato? Possiamo ritenere soddisfacente l'attuale situazione nel campo dei trasporti? Pure riconoscendo che molto è stato fatto negli ultimi tempi dai vari governi che si sono succeduti, dobbiamo constatare che ancora molto rimane da fare e che un razionale coordinamento nel settore non è ancora stato raggiunto. A mio modesto avviso, questa particolare situazione è determinata: dalla pluralità degli organismi interessati alla materia in esame; dal permanere di fonti legislative superate nel tempo e nel contenuto dalle necessità del paese e dal progresso tecnico; dal frazionamento fra vari ministeri delle responsabilità decisionali e di

controllo; dalla non sufficiente organicità degli interventi settoriali finora attuati dai singoli dicasteri.

La supervisione ed i tentativi di coordinamento delle varie iniziative da parte del C.I.R. non sembrano essere del tutto sufficienti sia in ordine alla formulazione di un organico piano di lavoro, sia per la eliminazione dei numerosi vuoti di competenza, da un lato, e di sovrapposizioni o di interferenze, sempre possibili, dall'altro. Occorre un efficiente organismo *ad hoc*, e ciò evidentemente richiede uno specifico intervento governativo, in modo che il problema possa essere studiato in tutta la sua portata sociale ed economica ed esaminato in tutti i suoi multiformi aspetti, con chiare prospettive e con il preciso impegno di elaborare soluzioni concrete.

La recente costituzione, da parte del Governo, della commissione interministeriale delle comunicazioni, è certamente un primo passo in questa direzione, in quanto il problema presenta numerosi aspetti tecnici, per cui è necessaria l'opera di collaboratori particolarmente esperti, capaci di affermarne tutta la complessità e l'urgenza ed in grado di elaborare soluzioni che non siano parziali, ma integrali, definitive e sufficientemente elastiche per garantire il necessario adeguamento alle variabili necessità del paese e dei mezzi di trasporto.

Onorevoli colleghi, in attesa che la citata commissione interministeriale possa dar corso ai suoi piani, mi sembra necessario esaminare due dei vari settori dei trasporti: la strada e la ferrovia. In quali condizioni esse si trovano? Sono sufficientemente coordinate tra di loro? Quali limiti di sicurezza garantiscono? Quanto costano al contribuente? Sono, questi, interrogativi di grande attualità e valore, rappresentando, i due settori, i mezzi più comuni e perciò più usati di trasporto.

Tutti sappiamo quali fossero le condizioni della viabilità ordinaria non molti anni addietro e come attraverso la costante opera del Governo si sia riusciti in poco tempo a realizzare una mole di lavori che torna a vanto del paese. Ma sappiamo anche come lo sviluppo della motorizzazione abbia creato notevoli difficoltà sia sulle arterie di grande traffico sia sulle affluenti, con conseguente abbassamento dei limiti di sicurezza che né il recente codice della strada, né il pur notevole sviluppo della rete delle autostrade hanno potuto evitare, così come non si è potuto garantire, con tali strumenti, un au-

mento della capacità di sopportare il grande incremento dei mezzi in circolazione.

Gli incidenti si verificano a ritmo sempre più frequente, e la sicurezza tende costantemente a diminuire. La strada, è ovvio, è insostituibile; ma per ciò riteniamo necessario sottolineare l'esigenza di una maggiore vigilanza sia sui veicoli sia sugli utenti: dal che ancora una volta viene richiamata la necessità di un concreto coordinamento dei vari attuali organismi di controllo. Stante, inoltre, l'odierna incapacità della strada di sopportare il continuo aumento dei traffici e delle velocità, e l'impossibilità di discriminare il rilascio delle licenze di circolazione qualora i mezzi di trasporto ed i conducenti rispondano ai requisiti richiesti dalla legge, si impone urgentemente la ricerca di strumenti e di accorgimenti adatti ad aumentare i limiti di sicurezza.

L'abbassamento dei limiti di velocità potrebbe forse risolvere il problema: ma una tal misura, sulla quale i pareri dei tecnici di tutto il mondo sono discordi, sarebbe certamente di difficile attuazione. È possibile tuttavia indirizzare gli sforzi almeno in due direzioni: il perfezionamento dei mezzi frenanti ed un sostanziale irrobustimento delle strutture portanti soprattutto dei veicoli di piccola cilindrata, da un lato; l'allargamento e l'asfaltatura delle strade, dall'altro. Interventi attualmente di competenza, perciò, del Ministero dei trasporti e di quello dei lavori pubblici che debbono collaborare al massimo per la loro attuazione.

Un accenno ora agli autoservizi di linea per viaggiatori ed agli autotrasporti di cose.

Esistono nel nostro paese alcune grosse imprese che monopolizzano praticamente il settore, respingendo ai margini il piccolo esercente. Riconosciamo insostituibile la funzione e, perciò, necessaria l'esistenza di tali servizi, ma non possiamo non sottolineare i continui tentativi di assorbimento dei piccoli esercenti da parte dei grossi, ed il trattamento economico, riservato ai dipendenti, che molte volte scende al di sotto dei minimi contrattuali, non consente adeguati turni di lavoro, ecc. Riteniamo che ad evitare tali abusi possa essere sufficiente il ritiro delle licenze a quelle imprese che non ottemperino alle disposizioni legislative e non rispettino i contratti di lavoro.

Circa il settore ferroviario, necessita fare una distinzione preliminare tra le ferrovie dello Stato e quelle in concessione all'industria privata. Sia le une sia le altre hanno carattere di pubblico servizio, ma fra di esse

vi è sostanziale differenza nel fine e nella gestione. Le ferrovie dello Stato esercitano il servizio con scopi, oltre che economici, soprattutto sociali; quelle in concessione trovano la ragione principale di esistere principalmente nel vantaggio economico che riescono ad avere.

Vi è nel nostro paese, in questo periodo, una grande accusata: l'azienda delle ferrovie dello Stato. La si accusa di inefficienza; si indica nel suo personale la causa, sia pure involontaria, dei gravi recenti disastri e del dissesto del suo bilancio; si invoca da più parti un drastico quanto antisociale taglio dei cosiddetti « rami secchi », volutamente ignorando che spesso essi rappresentano i necessari affluenti del grande fiume; e si dimentica, con troppa facilità e da troppe parti (dai settori politici interessati al mantenimento di concezioni economiche in tutto o in parte superate o da quelli che tendono a instaurarne di nuove non confacenti con le nostre necessità), che le ferrovie dello Stato rappresentano la più grossa azienda industriale italiana, con un patrimonio il cui valore supera i 4 mila miliardi di lire e che dà lavoro a oltre 170 mila cittadini e pane alle loro famiglie. Che nell'azienda ferroviaria statale vi siano deficienze e pecche, dobbiamo obiettivamente riconoscerlo. Ma che partendo da tale riconoscimento, doveroso in quanto la realtà va affrontata, si tenti di sfruttare le deficienze e le pecche dell'azienda per ben individuati scopi, non ci pare né corretto né onesto.

Ho attentamente esaminato lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62. Ho trovato cose su cui concordo ed altre sulle quali esprimo il mio dissenso, circa le quali tuttavia mi sembra lecito porre un'istanza basilare: che le critiche che pur si possono e si debbono fare siano sostanziate da un sano spirito di ricerca del meglio e non indirizzate a fini eversivi o particolaristici.

È doveroso a questo punto rivolgere un saluto cordiale ed un ringraziamento sincero a tutti i ferrovieri, e fra essi, particolarmente, a quelli addetti all'esercizio i quali, sempre ed in qualsiasi circostanza, hanno dimostrato di avere a cuore le sorti della loro azienda compiendo il proprio dovere in condizioni, spesso, di grave disagio e pericolo personale. Ad essi, vada il giusto riconoscimento dei loro meriti da parte del Parlamento e del popolo italiano, e l'assicurazione della convinzione di non potersi procedere ad alcuna riforma dell'azienda se non con la partecipa-

zione attiva e responsabile del suo personale, le cui indicazioni, scaturenti dalla quotidiana esperienza e da una sensibilità affinata dalle difficoltà di ogni giorno, sono considerate del più alto valore.

Un esame che ho cercato di compiere con ogni obiettività sulle condizioni di fatto, sulla struttura organizzativa, sui problemi di gestione e sui possibili miglioramenti dell'azienda ferroviaria dello Stato, mi ha portato alle seguenti considerazioni.

Condizioni di funzionamento delle ferrovie dello Stato. È da premettere che sostanzialmente l'ordinamento delle ferrovie dello Stato è ancora quello del 1905, quando avvenne l'unificazione delle varie reti ferroviarie italiane e la costituzione dell'azienda di Stato. Gli adeguamenti ed i ritocchi successivi sono serviti soltanto ad adattarla, a volte male, alle varie situazioni che si sono a mano a mano presentate, non consentendole tuttavia di tenere il passo con il più o meno costante progresso tecnico, né di affrontare la sempre crescente concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

Non solo: l'azienda statale che un tempo agiva praticamente in condizioni di monopolio, si è venuta a poco a poco a trovare nella impossibilità di fronteggiare l'iniziativa privata, non potendo — per la lentezza nella formulazione e nell'applicazione delle leggi — adottare rapidamente le necessarie decisioni. In tal modo l'iniziativa privata, non sottoposta ai vincoli, alle autorizzazioni, ai controlli dell'azienda di Stato, ha potuto sottrarre servizi di trasporto preziosi che, per la loro natura (carichi pesanti o voluminosi, lunghi percorsi, merci pregiate, ecc.), sarebbero stati propri della ferrovia, divenuta, da regina che ne era, la cenerentola del settore.

A tale limitazione ed alla conseguente asfissia economica, si aggiungano le ristrettezze dei finanziamenti, la rigidità dei bilanci, la pluridecennale paralisi degli adeguamenti tecnici ed amministrativi ed infine le guerre e le paurose distruzioni da esse causate.

Sorge, pertanto, spontaneo il chiedersi che cosa si debba fare per adeguare l'azienda ferroviaria di Stato alle moderne necessità. Non è ozioso ricordare che essa fornisce un pubblico servizio e che questo, in quanto tale, comporta oneri che non esisterebbero se il servizio non fosse appunto pubblico, e cioè sociale, come pure se il motivo primario dell'esistenza dell'azienda fosse quello di tutte le altre che con essa competono: il guadagno.

Noi sappiamo, onorevoli colleghi, che le imprese private di trasporto nell'esercizio finanziario 1961-62 costeranno al contribuente almeno 14 miliardi e mezzo per sovvenzioni chilometriche, per la costruzione e l'esercizio di ferrovie in concessione (capitolo 40 della spesa del Ministero dei trasporti) e per sussidi straordinari di esercizio (capitolo 52). Poiché non si può credere che le imprese private facciano della beneficenza, è chiaro che il contributo dello Stato è da essere considerato come una componente del profitto.

Abbiamo recentemente assistito ad una campagna di stampa che richiedeva a gran voce un sostanziale aumento di quei miliardi ed una drastica riduzione degli stanziamenti a favore dell'azienda di Stato: togliete un po' alla collettività e datelo ai pochi. Non possiamo consentire una simile visione della realtà sociale del nostro paese: noi difendiamo, perciò, l'azienda di tutti, il servizio di trasporto di tutti, e non possiamo dimenticare che, fra di essi, i più vedono nella ferrovia l'unico mezzo di trasporto conveniente alla loro possibilità.

Di fronte a questi problemi, a questa realtà, ritengono sia doveroso contribuire a dare alcune indicazioni che consentano di superare l'attuale situazione.

Per i pubblici trasporti e per le ferrovie dello Stato, in particolare, ritengono necessari: 1°) il coordinamento dei piani di sviluppo nel contesto dell'economia nazionale, tenendo conto che l'efficienza della rete ferroviaria è condizione indispensabile per la loro attuazione. Dobbiamo perciò incrementare gli investimenti, oltrepassando gli 800 miliardi, che sono stati indicati come necessità minime per il risanamento delle ferrovie dello Stato. Dobbiamo non eliminare le linee cosiddette a scarso traffico, ma potenziarle e perfezionarne i servizi, non dimenticando che esse rappresentano nella quasi totalità dei casi l'unico mezzo di trasporto di vaste zone, sia per il costo notevolmente inferiore, per l'utente, rispetto a quello di altri servizi, sia per la mancanza o inadeguatezza delle reti stradali; 2°) la riforma di struttura dell'azienda che abbisogna di una effettiva autonomia per l'assunzione delle facoltà e delle responsabilità decisionali. Si tratta pertanto di rivedere tutta la legislazione in materia e di tener conto comunque che per le ferrovie il carattere di pubblico servizio è prevalente su qualsivoglia altro. A tale proposito il disegno di legge di recente presentato da lei, signor ministro, è da considerarsi sostanzialmente positivo. Ritengo tuttavia

che la riforma dell'azienda non si debba o possa identificare con la semplice trasformazione del suo consiglio di amministrazione da organo consultivo in organo deliberante, né con l'assunzione da parte dello stesso dei poteri attualmente propri del Ministero. A tali importanti modificazioni di struttura devono corrispondere, se si vuol risolvere il problema integralmente, una riforma organizzativa e amministrativa che decentri la responsabilità e snellisca tutto l'apparato burocratico, nonché la creazione di strumenti adatti ad esercitare effettivamente quella autonomia di gestione e di esercizio che il disegno di legge prevede e che noi discuteremo in quest'aula; 3°) sono altresì necessarie opportune norme legislative ed amministrative in ordine al bilancio dell'azienda, al fine di potere distinguere gli oneri di gestione da quelli non di gestione, in quanto questi ultimi devono essere assunti dal Ministero del tesoro.

Fra questi oneri ricordo: interessi ad ammortamento degli investimenti patrimoniali (secondo la legge istitutiva, l'azienda non è proprietaria, ma soltanto consegnataria del patrimonio avuto in dotazione o acquistato durante la sua gestione): sono in questo esercizio finanziario 33 miliardi di lire; oneri sociali: pensioni al personale a riposo (dirette o indirette) a carico dell'azienda, unica in Italia ad essere in questa condizione: spendere in un anno 87 miliardi e riceverne dal Tesoro soltanto 15, anziché 60. Sarebbero perciò altri 45 miliardi che le ferrovie potrebbero investire nel rinnovamento degli impianti e del materiale. A questo proposito è stato presentato un disegno di legge che mi auguro possa venire quanto prima approvato dal Parlamento.

Il Tesoro dovrebbe, inoltre, aumentare adeguatamente i rimborsi per gli oneri extra-aziendali, attualmente riconosciuti nella misura di miliardi 26,7 per i trasporti gratuiti e a tariffa ridotta, di miliardi 7,3 per il trasporto degli effetti postali, di miliardi 4,3 per gli oneri finanziari per la ricostruzione. Si dovrebbe, inoltre, addivenire al rimborso almeno parziale delle spese sostenute per i passaggi a livello, che dovrebbero far carico non soltanto alle ferrovie dello Stato, ma anche alla viabilità ordinaria.

In totale, dunque, il Ministero del tesoro dovrebbe rimborsare all'azienda ferroviaria una ulteriore somma oscillante tra i 78 e i 90 miliardi annui. Ciò sarebbe più che sufficiente per i nuovi investimenti o per coprire

i 32 miliardi di *deficit* delle linee a scarso traffico.

Ritengo inoltre che siano necessari adeguati provvedimenti per l'inserimento ed il coordinamento della rete ferroviaria italiana in quella del mercato comune: adeguamento delle tariffe, incremento del parco del materiale mobile e perfezionamento degli impianti fissi. Si dovrà tener conto della necessità di aumentare i limiti di sicurezza e le velocità medie, e di abolire al massimo le formalità burocratiche.

È necessario, infine, il coordinamento, come già precedentemente detto, tra i vari servizi di trasporto ferroviario, stradale, marittimo, fluviale, lacuale, aereo. Ciascuno di essi deve rappresentare una specializzazione di un'unica attività ed una possibilità di scelta fra mezzi diversi.

Sul piano interno dell'azienda delle ferrovie dello Stato, mi pare doveroso sottolineare la necessità: di uno snellimento dei regolamenti di servizio ed un adeguamento alle condizioni di vita odierna; di una maggiore valorizzazione del fattore uomo, al fine di consentire un effettivo sviluppo delle doti e delle capacità degli individui: a tal fine ritengo opportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della direzione generale delle ferrovie dello Stato sulla necessità di continuare a curare l'addestramento professionale dei ferrovieri, moltiplicando i corsi di formazione, di aggiornamento e di perfezionamento e potenziando ed ampliando il corpo di istruttori (la spesa da incontrarsi, anche se elevata, sarà largamente compensata dai risultati); di migliori rapporti tra l'azienda ed i sindacati dei lavoratori, tenendo nel dovuto conto il fatto che essi sono in grado di fornire indicazioni concrete per l'impostazione e la soluzione di qualsiasi problema che interessi l'azienda stessa.

Si cerchi la loro collaborazione: i liberi ferrovieri aderenti al S.A.U.F.I.-C.I.S.L. l'hanno offerta più volte, ma non sempre è stata accolta, mentre è necessario che i sindacati dei ferrovieri siano chiamati a dare il loro valido contributo quando vengono dibattuti i grandi problemi di struttura e di riorganizzazione dell'azienda.

Si dia vita ad un regime di stretta economia negli appalti per forniture e lavori, circa i quali si verificano spesso sprechi ingiustificabili. Inoltre ritengo necessaria una più precisa determinazione dei costi parziali e generali, anche e soprattutto per conoscere con la massima precisione il costo d'esercizio delle linee ferroviarie a scarso traffico. È da ricor-

dare che nelle determinazioni attuali incidono pesantemente gli oneri sociali ed extra-aziendali già citati, che alterano notevolmente i risultati economici del bilancio.

Mi sia consentito di concludere chiedendo al ministro di attentamente ponderare la gravità delle decisioni che si vogliono prendere circa le linee a scarso traffico.

Mi preme anzitutto richiamare l'attenzione del ministro sul problema relativo al mancato rammodernamento della ferrovia Rocchette-Asiago. Lo stato di disagio creato da questa situazione è riassunto dalla mozione approvata all'unanimità dall'amministrazione provinciale di Vicenza nella seduta del 29 luglio ultimo scorso, che dice: « Il consiglio provinciale di Vicenza, considerato che la preannunciata intenzione ministeriale di non addivenire all'ammodernamento ferroviario della linea Rocchette-Asiago riuscirebbe pregiudizievole agli interessi dell'altopiano perché lo priverebbe, specie nel periodo invernale, del mezzo di comunicazione più sicuro e pur sempre indispensabile nel quadro complessivo delle comunicazioni con la pianura padana; ritenuto altresì che tale intendimento contrasterebbe con i pareri democratici espressi dagli enti locali interessati e con le conclusioni elaborate dall'apposita commissione di studio promossa dall'amministrazione provinciale di Vicenza, esprime il più vivo rammarico per il preannunciato intendimento e chiede che il Ministero dei trasporti soprasseda ad ogni definitiva decisione in ordine alla sorte dell'auspicato ammodernamento ferroviario e proceda invece ad un immediato riesame della questione sulla base delle conclusioni favorevoli della relazione Maternini, pur senza trascurare la necessità che, contemporaneamente, l'« Anas », assecondando lo sforzo finanziario e tecnico fin qui compiuto dall'amministrazione provinciale di Vicenza, provveda alla già prevista statizzazione della strada del Costo da Asiago a Thiene, per Vicenza, ed alla sua generale sistemazione, al fine di poter corrispondere al sempre crescente aumento del traffico ed alle esigenze di sviluppo dell'altopiano ».

Nel pregarla, signor ministro, di voler accogliere le legittime richieste delle popolazioni dell'altopiano di Asiago anche in considerazione del crescente sviluppo turistico di tali zone, ritengo doveroso esprimerle la viva preoccupazione che ha destato la notizia della preannunciata soppressione di altre linee che interessano le province di Vicenza, Padova, Verona e Mantova. Tali linee sono ben quattro: la Vicenza-Schio, la Lonigo-Lonigo

città, la Grisignano di Zocco-Ostiglia, la Bassano del Grappa-Cittadella-Campo San Pietro.

È da chiedersi se nella decisione di sopprimerle, o — il che sarebbe peggio — di cederle ad imprese private, sia stato tenuto nel dovuto conto il loro valore ai fini sociali ed economici generali. Già ho avuto occasione di accennare ad un assioma: una efficiente rete di trasporti è condizione indispensabile per lo sviluppo economico di una zona, particolarmente se essa è depressa. È il caso delle zone attraversate dalle citate linee ferroviarie. Non esiste una rete stradale capace di sopportare il traffico se le linee ferroviarie venissero soppresse. Vi sono, al contrario, migliaia di lavoratori e di studenti che debbono raggiungere i loro posti di lavoro o le loro scuole e che avrebbero, se costretti a servirsi di autocorriere, un notevole gravame finanziario. Vi sono ancora possibilità di notevole sviluppo economico, anche in vista della prossima attuazione del « piano verde », possibilità che verrebbero senz'altro pregiudicate, se la ferrovia più non funzionasse: vi sono già alcune zone dove la costruzione di stabilimenti e di fabbriche, già iniziata, è stata sospesa per la minaccia di non avere più il collegamento ferroviario. Da tutto ciò deriva la necessità che tali linee siano mantenute in esercizio e, aggiungo, potenziate: particolarmente la Grisignano di Zocco-Ostiglia e la Bassano del Grappa-Cittadella-Campo San Pietro.

Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro al Senato, secondo le quali il Consiglio dei ministri ha deciso che, nella peggiore delle ipotesi, i provvedimenti avranno corso soltanto dopo la preventiva sistemazione delle strade ed alla istituzione ed intensificazione di autolinee capaci di assicurare il trasporto dei viaggiatori con la dovuta regolarità e sicurezza.

Ma vorrei ricordare all'onorevole ministro, contestando le affermazioni del collega di destra che mi ha preceduto, che vi possono essere anche altre soluzioni: se l'azienda ferroviaria potenziasse i suoi servizi essa acquisirebbe correnti di traffico che ridurrebbero sensibilmente la passività delle citate linee. Perché è accaduto che alcuni anni addietro esse avessero un traffico molto più intenso, e che tale traffico abbiano perduto quando i treni cominciarono a diradarsi od a passare nelle varie località in ore poco opportune per le popolazioni interessate. Nel caso della Grisignano di Zocco-Ostiglia accade anche ora, e così sulla Vicenza-Schio, che per alcuni treni i viaggiatori non trovino pronte

coincidenze né per Padova o Vicenza, né per Verona o Bologna. Penso sia facile ovviare all'inconveniente, e confido pertanto che l'onorevole ministro voglia tenere conto di queste considerazioni e dare le opportune istruzioni affinché questo stato di cose possa venir superato.

Onorevoli colleghi, mi sono sforzato di esaminare alcuni aspetti dei vari problemi che interessano il settore dei trasporti, sia su strada, sia su rotaia. Vorrei concludere dicendo che quanto è stato fatto ci consente di valutare positivo l'impegno del Governo e del Parlamento in ordine a questi importanti settori.

Ringrazio il ministro per la presentazione dei disegni di legge che riguardano il personale delle ferrovie per quanto concerne l'estensione dei ruoli aperti, modificazione delle competenze accessorie, allargamento delle piante organiche, riforma dello stato giuridico e revisione tabellare. La Commissione trasporti della Camera ha approvato venerdì scorso il disegno di legge che reca modifiche alle disposizioni sulle competenze accessorie. Mi auguro che quanto prima siano approvati tutti i provvedimenti riguardanti il personale ferroviario, al fine di poter incentivare la necessaria collaborazione con questa benemerita categoria di lavoratori. Instaureremo così con i lavoratori una collaborazione proficua non solo per essi, ma soprattutto per quell'Azienda che tanto sta loro a cuore: ne deriverà, in definitiva, un bene per tutta la collettività.

Ringrazio l'onorevole Giuseppe Reale, per la sua completa relazione, e tutta la Commissione trasporti per il proficuo lavoro svolto.

È, per concludere, mi sia consentita una ulteriore considerazione: le nostre ferrovie, le nostre stazioni, tutto il complesso servizio dei trasporti si può dire sia stato rifatto e perfezionato in questo dopoguerra. Il tanto lavoro compiuto ci consente di guardare al futuro con la certezza che Parlamento e Governo continueranno la loro opera, tesa a dare un sempre migliore e più moderno servizio dei trasporti, adeguato allo sviluppo economico del paese. In questo senso il nostro voto favorevole al bilancio deve intendersi non solo come approvazione a quanto è stato fatto, ma anche e soprattutto come impegno a confortare l'azione che il Governo e il Ministero dei trasporti attueranno al fine di dare al paese mezzi di comunicazione adeguati alle molteplici e moderne necessità del popolo italiano. (*Applausi al centro*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

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

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, condivido le osservazioni critiche formulate dai colleghi Foa e Marchesi e le considerazioni politiche che ne derivano. Quindi, limiterò il mio intervento al problema del personale occupato nelle ferrovie dello Stato, alle sue esigenze ed alla funzione che i ferrovieri possono ed intendono assolvere per rinnovare le ferrovie dello Stato.

Nella sua relazione, l'onorevole Giuseppe Reale ha riconosciuto e messo in evidenza lo sviluppato spirito di attaccamento — che è poi dimostrazione della maturata coscienza e comprensione della funzione storica che loro incombe in quanto lavoratori — che i ferrovieri manifestano nei confronti della più grande azienda di Stato, quale quella delle ferrovie. Ma da questo riconoscimento quali conclusioni politiche ne traggono il Governo e lo stesso relatore, il quale si dichiara convinto che «ogni proposito, ogni investimento sarebbe ancora vano se nel presente e nel futuro non soccorresse l'opera solidale dei ferrovieri»?

Ella, onorevole Spataro, nel corso del 1961 ed in varie circostanze, ha contestato ai sindacati, e quindi ai ferrovieri, il diritto di interloquire in materia di scelte aziendali, perché — ha sostenuto — questi problemi sono di carattere politico. Sarei, in proposito, curioso di sapere dal ministro quale sia la sua interpretazione dell'articolo 46 della Costituzione, che — ricorderemo assieme — «riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare... alla gestione delle aziende».

Ella, onorevole Reale, da parte sua, a quali conclusioni giunge sul « proposito dei lavoratori di voler concorrere direttamente nella vita delle ferrovie dello Stato, alla determinazione delle scelte ed alla definizione delle iniziative politico-economiche-aziendali in posizione attiva e non subalterna »?

Il relatore riconferma il pensiero del ministro usando come giustificazione la peregrina tesi che dietro questa loro richiesta i ferrovieri nascondono pretese « padronanze » sull'azienda, pretese quindi inaccettabili, perché le ferrovie dello Stato « appartengono a tutto il paese e comunque a tutti i contribuenti ».

Le motivazioni da lei addotte, onorevole relatore, per giustificare il « no » alla partecipazione attiva dei ferrovieri alla direzione dell'azienda, potrebbero essere valide se la categoria si battesse ancora — come un secolo fa — per l'utopistica parola d'ordine:

« la ferrovia ai ferrovieri » (onorevole Reale, mi riferisco alla pagina 71 della sua relazione).

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Nella mia replica mi riferirò alla sua conferenza stampa, onorevole Degli Esposti.

DEGLI ESPOSTI. Mi permetta allora di sottoporle alcune considerazioni che la potranno aiutare a precisare meglio la sua opinione in proposito.

Oggi possiamo indicare sinteticamente l'obiettivo che la categoria intende realizzare, con lo *slogan* più appropriato de « la ferrovia al paese ». Infatti, i ferrovieri oggi pongono come esigenza primaria quella di attuare una diversa politica anche nel campo dei trasporti. Essi, che sono compresi nel nesso esistente fra i loro problemi particolari e quelli più generali del paese, non a caso considerano elemento non complementare per una diversa politica nelle ferrovie dello Stato la propria partecipazione attiva (sottolineo l'aggettivo « attiva ») in tutte le istanze di direzione del paese e dell'azienda.

Nel porre congiuntamente questi problemi, considerando di ordine primario la loro partecipazione attiva alla direzione dell'azienda, i ferrovieri dimostrano di sapere, per esperienza vissuta, che questo è il solo modo possibile per mettere in condizione le ferrovie dello Stato di assolvere alla funzione pubblica pilota che le compete nel settore dei trasporti, sottraendola così da ogni subordinazione agli interessi di ben individuati « gruppi di pressione » politico-economici.

È per realizzare questo fine, onorevole ministro, che si impone l'intervento attivo dei lavoratori delle ferrovie dello Stato nelle cose dell'azienda. Ma questo intervento non si può realizzare, onorevole relatore, limitandosi ad immettere qualche rappresentante dei ferrovieri nel consiglio d'amministrazione delle ferrovie o prevedendo la loro presenza anche nei comitati di esercizio compartimentali; anche se, rispetto all'attuale situazione, la loro immissione in questi organi periferici sarebbe un nuovo passo avanti.

Per fare una svolta in questo campo occorrerebbe che il Governo riconoscesse la indilazionabile esigenza di inserire effettivamente i lavoratori nella direzione della cosa pubblica, riconoscesse, cioè, la insostituibile funzione nazionale e di progresso che assolvono i sindacati.

In una parola, bisognerebbe riconoscere non soltanto che i lavoratori sono maturi per assurgere alla direzione della cosa pubblica, ma che senza di essi non è possibile riscat-

tare l'economia del paese dalla soggezione dei monopoli, perché solo i lavoratori, in quanto classe, sono in grado di armonizzare i loro interessi con quelli più generali del paese.

Ma questo l'attuale maggioranza ritengo non voglia e non possa riconoscere. D'altra parte, le sue stesse affermazioni, onorevole relatore, mi convincono della validità di questa mia asserzione.

E comunque fuori luogo, onorevole Reale, stroncare la responsabile offerta dei ferrovieri attribuendo loro presunte intenzioni corporative ed egoismi settoriali, per il fatto che essi rivendicano che ad « ogni incremento di produttività si dia luogo a corrispondenti miglioramenti retributivi e di condizioni lavorative » (è ancora un passo della sua relazione).

Caso mai, questo collegamento fra il rinnovamento aziendale e miglioramento retributivo prova il contrario. E i ferrovieri, compenetrando dei problemi aziendali, pure non volendo — e giustamente — subordinare a questi il miglioramento delle loro condizioni di vita e di lavoro (ciò anche perché l'eventuale passivo di bilancio delle ferrovie dello Stato non lo si può valutare senza tener conto della funzione sociale che assolvono anche in conseguenza del prezzo « politico », cui sono giustamente costrette a vendere la loro produzione), non solo danno prova di essere immunizzati da posizioni corporativo-settoriali, ma anche di aver già raggiunto una elevata coscienza sociale.

E non mi si venga a dire che questa offerta non è ispirata all'interesse delle ferrovie e del paese, se si è effettivamente convinti — come è scritto nella relazione — che i ferrovieri sono l'anima dell'azienda, così come i lavoratori italiani lo sono del paese.

Se il Governo avesse a cuore effettivamente gli interessi della maggioranza del paese, dovrebbe esso stesso sollecitare la collaborazione attiva delle forze che operano nel settore. Invece ella, signor ministro, avendo fatto o cercando di fare tutto — in materia di rinnovamento delle ferrovie — nel chiuso del Consiglio dei ministri e del suo gabinetto, dimostra di disdegnare persino la collaborazione dei quadri dirigenti e del consiglio d'amministrazione.

Naturalmente i sindacati, con la loro offerta di una collaborazione attiva, intendono giustamente inserire nel sollecitato programma di risanamento delle ferrovie anche le rivendicazioni riguardanti il miglioramento delle retribuzioni e delle condizioni di lavoro

dei ferrovieri. Ma io credo che il proponimento dei ferrovieri di collegare il miglioramento delle loro condizioni di vita e di lavoro al risanamento aziendale sia da citare e da considerare come merito, e non come demerito di questi lavoratori.

D'altra parte, se è vero, come è vero, che le cattive condizioni delle ferrovie influiscono sul trattamento del personale, se è vero, come è vero, che queste cattive condizioni non dipendono dal destino, ma da precise responsabilità che non sono dei lavoratori, sarà bene che il Governo sappia che i ferrovieri e i loro sindacati non accettano e non accetteranno in alcun modo di subordinare le loro prospettive future alle scelte politiche compiute da altri.

Con questo i ferrovieri ed i loro sindacati non vogliono affatto menomare le attribuzioni del Governo e, tanto meno, del Parlamento. Essi, però, forti del loro buon diritto, insisteranno ed opereranno con tutte le forze perché la loro voce venga ascoltata, e le soluzioni che essi propugnano nell'interesse dell'azienda e del paese vengano attuate. Ciò indipendentemente dal fatto che il Governo accetti o meno l'offerta collaborazione attiva che i ferrovieri, anche per mio tramite, rinnovano in questa sede.

In una situazione di movimento come quella delle ferrovie dello Stato sarà pure utile (mi permetta, signor ministro, di fare questa affermazione) che ci si convinca dell'impossibilità di rinviare ancora l'inizio della discussione sul miglioramento degli stipendi, richiesto ormai da un anno dal sindacato maggioritario dei ferrovieri.

D'altra parte la maggioranza parlamentare sbaglierebbe nuovamente se pensasse di aver risolto il problema dell'insufficienza delle retribuzioni con il recente aumento delle competenze e con i particolari benefici che deriveranno ai ferrovieri dai ruoli aperti. L'uno e l'altro provvedimento, che spero saranno nei prossimi giorni ratificati legislativamente dal Parlamento, non risolvono i problemi che assillano la categoria.

In proposito mi permetto di ricordare all'onorevole ministro (anche se so che egli conosce queste cose a menadito) che, anche con i ricordati miglioramenti, ben 75 mila lavoratori delle ferrovie aventi una famiglia-tipo non raggiungeranno le 70 mila lire nette mensili, ed altri 36 mila, nelle stesse condizioni familiari, percepiranno tra le 70 e le 80 mila lire mensili; il che significa che oltre il 50 per cento del personale percepirà, anche dopo i miglioramenti recentemente accordati, retribuzioni globalmente inferiori allo stesso

minimo vitale indicato dall'Istituto centrale di statistica.

Si tenga inoltre conto che, rispetto alla specializzazione ed alla somma di responsabilità richieste per dirigere il servizio, nelle stesse qualifiche elevate la situazione non è migliore. Quando si pensa che un capo-divisione supera di poco le 200 mila lire mensili, che i capistazione titolari di Roma e di Milano guadagnano appena 130 mila lire, e che l'ispettore (un laureato) ha uno stipendio iniziale inferiore alle 73 mila lire mensili, si ha la fotografia esatta del trattamento economico fatto agli stessi quadri dirigenti dell'azienda.

Questi dati, da soli, motivano a sufficienza la validità delle richieste avanzate dai ferrovieri. Altro che « aggressività » dei sindacati, onorevole Reale !

Vorrei, a questo proposito, ricordare il fatto che una categoria di lavoratori delle ferrovie, quella degli appalti, effettuerà dopodomani uno sciopero nazionale, con la solidarietà di una parte dei ferrovieri, per il semplice fatto che, nonostante l'insistenza dei sindacati che rappresentano questi lavoratori, il ministro del lavoro e, ovviamente, anche il ministro dei trasporti per quanto gli compete, non hanno trovato ancora il tempo di convocare i sindacati per discutere l'interpretazione da dare alla legge n. 1369, al fine di garantirne la retta applicazione. Non si tratta certamente di una manifestazione di « aggressività » perché i lavoratori, in questo caso, si limitano a chiedere che i sindacati siano direttamente investiti di un problema che riguarda la loro sistemazione giuridica ed il loro trattamento retributivo.

Nella sua relazione l'onorevole Giuseppe Reale si domanda quale sia il livello di rendimento del personale delle ferrovie dello Stato. Considerato che altri colleghi hanno affrontato la materia dimostrando — a mio parere — di non disporre di sufficienti elementi di giudizio, ritengo utile contribuire a far luce sulla questione, fornendo alcuni dati che precisino la reale produttività del personale.

Dai dati consuntivi ufficiali di bilancio elaborati dal Ministero si ricava che nel 1938-39 la spesa per il personale a carico diretto dell'esercizio, per 118.556 unità, era pari al 33,97 per cento del totale. Nel 1959-60, per 141.214 unità, la spesa è stata pari al 35,7 per cento del totale. Vi è stato, dunque, un aumento di incidenza nella spesa pari all'1,8 per cento, contro un aumento del numero dei ferrovieri dipendenti del 19 per cento. Ciò vuol dire che

la retribuzione reale media dei ferrovieri ha perduto terreno in rapporto al 1938-39 (ci ricordiamo che allora governava « Testa grossa », ragion per cui ci si poteva figurare cosa accadeva), cioè non è aumentata secondo i medesimi indici delle altre spese di gestione, ma secondo un indice assai più basso.

Sta di fatto che la retribuzione annua lorda per agente in servizio, a carico diretto dell'esercizio, è aumentata di 84,8 volte, mentre questi sono gli indici di aumento delle seguenti altre voci di spesa, fatta uguale a 1 la base 1938-39: spese di esercizio, non compresi gli oneri per pensioni, 93,7; spese di esercizio, compresi gli oneri per pensioni, 107,4; spese complementari, 88,7; spese complessive dell'azienda 96,1.

Ciò che concorre a determinare un più alto indice di aumento delle spese di personale sono i maggiori oneri complessivi di pensione. È risaputo però, a questo proposito, quale sia stata la forte incidenza delle giuste riparazioni che lo Stato repubblicano ha dovuto fornire ai ferrovieri antifascisti esonerati dal servizio per opera del fascismo, come sono anche conosciute le maggiori spese dovute alle perequazioni delle pensioni ed alle sistemazioni in ruolo degli agenti che per lunghi anni erano stati impiegati, e vorrei dire sfruttati, dall'azienda, senza che disponessero di alcuna stabilità di impiego e senza che potessero godere di alcuna provvidenza di carattere sociale.

I dati che ho citato, e che si commentano da sé, trovano conferma nel preventivo aggiornato del 1960-61, che ometto per brevità.

In sintesi, si può pervenire alla seguente affermazione: applicando la spesa media odierna *pro capite* di lire 1.107.600 annue agli effettivi in servizio nel 1938-39, si avrebbe una spesa complessiva di lire 131.423.300.000, che inciderebbe solo per il 29,9 per cento sul totale della spesa, mentre nell'anteguerra le spese per il personale raggiungevano il 35,9 per cento.

Dopo aver fornito dati che contribuiscono a far luce sul dibattuto problema degli oneri rappresentati dal personale, vorrei ora affrontare l'aspetto riguardante l'incremento della produttività del personale.

Da una fonte non sospetta, e cioè dalla pubblicazione *Année ferroviaire*, curata dalle ferrovie francesi, traggio la seguente graduatoria di produttività del personale misurata in migliaia di unità di traffico all'anno prodotto per agente e riguardante le reti ferroviarie europee.

Nel 1958 la graduatoria era: Paesi Bassi 331,54, Francia 262,31, Svizzera C.F.F. 261,23, Italia 256,84, Svezia 220,93, Svizzera B.L.S. 217,03, Belgio 216,27, Germania occidentale 202,93, Austria 177,19, Danimarca 164,80, Spagna 136,71, Norvegia 130,32, Inghilterra 118,33. Nel 1959 la graduatoria era la seguente: Paesi Bassi 336,79, Italia 273,17, Svizzera C.F.F. 271,81, Francia 266,46, Belgio 222,16, Svezia 219,34, Germania occidentale 215,61, Svizzera B.L.S. 214,93, Austria 175,57, Danimarca 170,33, Norvegia 136,26, Spagna 129,56, Inghilterra 124,88.

Pur non disponendo di dati più recenti, si hanno motivate ragioni per ritenere che nel 1960-61 la tendenza rilevata nel 1958-59 sia riconfermata.

Come si vede, sono le ferrovie francesi a riconoscere che la produttività del personale delle ferrovie italiane ha continuato ad aumentare fino al punto che nel 1959 l'Italia figura al primo posto fra tutte le ferrovie europee occidentali, dopo l'Olanda (favorita, però, dall'alto traffico viaggiatori).

Tali dati, desunti come ho detto da una pubblicazione straniera, sono confermati dai seguenti che traggio dalle elaborazioni dell'*Union internationale des chemins de fer*, concernenti gli indici di produttività delle diverse reti europee, calcolate seguendo lo schema e le regole stabilite dalla VI commissione di quella stessa unione internazionale.

Il fattore di produttività globale risultante dal rapporto tra unità chilometriche (viaggiatori-chilometro più tonnellate-chilometro) e tonnellate-chilometro lorde rimorchiate è, nel 1960, di 529 milioni, contro i 600 milioni del 1950, con un decremento dell'11,8 per cento.

Al contrario, nel 1960 la produttività del lavoro in termini economici risulta pari a 132,51 unità chilometriche per ora di lavoro prestata, contro le 89,29 del 1950, con un aumento, cioè, del 48,4 per cento.

In termini tecnici, cioè relativi al servizio reso, lo stesso valore risulta nel 1950 pari a 148,82 unità chilometriche per ora di lavoro, e pari a 250,69 nel 1960, con un incremento del 68,5 per cento. Nello stesso periodo di tempo esaminato (1950-60), la produttività energetica è passata da 1,437 a 2,067 unità chilometriche prodotte per ogni lira spesa in energia, con un incremento del 43,8 per cento.

Un incremento considerevole si registra anche nella produttività del materiale di trazione, che dalle 4.326 unità chilometriche per cavallo-vapore di potenza ponderale del 1950 passa alle 5.902,7 unità chilometriche del 1960, con un aumento del 36,4 per cento.

Preso atto di questi dati sulla produttività delle ferrovie dello Stato, può nascere la seguente domanda: l'aumento della produttività è solo una conseguenza dell'ammodernamento dei mezzi e della razionalizzazione del lavoro, oppure è originato, in tutto o in parte, dall'appesantimento delle condizioni di lavoro dei ferrovieri?

Per convincersi che l'appesantimento del lavoro è la componente primaria dell'aumento della produttività del personale delle ferrovie dello Stato, basterà ricordare che i ferrovieri, pur avendo ottenuto formalmente, e da oltre un anno, la riduzione da 48 a 46 delle ore lavorative settimanali, hanno dovuto aumentare il loro sforzo fisico-mentale nel corso dell'ultimo anno. Basterà citare un dato ripreso dalle indicazioni statistiche pubblicate a tutt'oggi dall'azienda; ai 166.296 ferrovieri in servizio al 30 giugno 1961 corrisponde un fabbisogno di 182.085 unità, riconosciuto ultimamente anche dal Governo con la presentazione al Parlamento di un apposito disegno di legge.

Trascuriamo pure il fatto che quest'ultimo numero è il risultato di un accordo raggiunto su basi di compromesso, e quindi inferiore al fabbisogno effettivo riconosciuto dall'azienda; sta di fatto, però, che per tutto quest'anno (e per parecchi anni precedenti) i ferrovieri sono stati e sono tuttora sotto pianta di 16 mila unità, cioè il 9 per cento in meno del fabbisogno.

La sola constatazione che i ferrovieri, nonostante detta carenza di personale, hanno comunque fatto fronte al costante aumento del traffico merci e viaggiatori, indica quindi l'origine della aumentata produttività del lavoro nelle ferrovie dello Stato, e pertanto conferma l'urgente necessità, anche partendo da questo dato di fatto, di migliorare gli stipendi dei ferrovieri, rendendoli nel contempo più rispondenti al lavoro da ognuno svolto ed alle caratteristiche di una azienda industriale.

Ella sa infatti, signor ministro, che il miglioramento che il Sindacato ferrovieri italiani ritiene di dover realizzare per i ferrovieri attraverso la funzionalizzazione degli stipendi stessi, così come ha precisato il compagno Foa, tende a comparare gli stessi all'effettivo lavoro svolto ed alle effettive responsabilità di ogni qualifica, e quindi a rompere definitivamente con l'attuale assetto burocratico delle retribuzioni.

Per concludere, lungimiranza politica vuole che Governo e maggioranza, nel momento in cui manifestano l'intenzione di ac-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

cingersi veramente a rinnovare ed ammodernare le ferrovie nelle strutture e nei mezzi, si rendano conto:

1°) della necessità di rivedere criticamente la politica economica fin qui imposta alla più grande azienda del paese, per attuare un nuovo orientamento nel campo dei trasporti che, partendo dalle ferrovie dello Stato, si inquadri nelle scelte politiche di fondo, riservate allo Stato e necessarie allo sviluppo economico italiano;

2°) che il problema dell'aumento delle retribuzioni dei ferrovieri deve essere affrontato subito, collegandolo contemporaneamente al programma di investimenti per il rinnovamento ed ammodernamento delle strutture e dei mezzi delle ferrovie dello Stato e rinunciando, quindi, al tentativo di contrapporre o subordinare il primo al secondo;

3°) che non si può pensare di rinnovare e di ammodernare le ferrovie dello Stato senza che i ferrovieri possano partecipare attivamente e responsabilmente a quella che essi giustamente chiamano la seconda ricostruzione dell'azienda ferroviaria.

Nel rappresentare di nuovo, a nome dei ferrovieri e non solo del sindacato maggioritario che mi onoro dirigere, l'urgenza che il Governo discuta con i lavoratori le iniziative alle quali si accinge a dar corso (libero restando di accoglierne o no le richieste, e liberi a loro volta i sindacati di assentire o dissentire dalle decisioni del Governo, nell'intesa che l'ultima parola spetti al paese ed al Parlamento). Desidero sottolineare che con questo i lavoratori delle ferrovie dello Stato dimostrano di voler passare da un atteggiamento di opposizione esterna, sia pure costruttiva, al quale sono stati fino ad oggi costretti dall'atteggiamento governativo, ad una posizione di partecipazione attiva.

Quale che sia la risposta, assicuro il Parlamento ed il paese che i 195 mila lavoratori delle ferrovie dello Stato faranno, anche per il futuro, tutto quanto sta in loro per fare dell'azienda ferroviaria uno strumento economico pubblico in grado di influire beneficamente nel settore dei trasporti, al fine di garantire ovunque mezzi sicuri, celeri, sempre più a basso costo. (*Applausi a sinistra*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella pregevole e documentata relazione dell'onorevole Giuseppe Reale aleggia, su quella grande malata che è

l'amministrazione ferroviaria e malgrado quelle deficienze che egli chiama « interne discrasie », un soffio di speranza.

Comunque, il complesso problema ferroviario, con le sue gigantesche esigenze di ordine tecnico, economico, amministrativo e sociale, pretende da tutti i collaboratori — dai ferrovieri più modesti ai più alti, e specie da chi vi è a capo — conoscenza e fiducia, e ad un tempo dedizione, fermezza e coraggio, di cui dobbiamo dare atto a lei, onorevole ministro.

Dico ciò anche per quanto riguarda il settore sardo, di cui in modo particolare intendo occuparmi. Il primo riconoscimento le è dovuto per l'entrata in servizio, dal 1° ottobre corrente, della nave-traghetto tra Golfo Aranci e Civitavecchia. Si è così realizzata la secolare aspirazione dei sardi: la saldatura economica con il continente mediante il ponte che, in realtà, si è gettato sul fosso del Tirreno, eliminando, con la continuità ferroviaria, l'eterno nemico della Sardegna, rappresentato dall'isolamento.

Oggi — rileva l'onorevole Reale — un passeggero potrebbe teoricamente salire in treno a Milano ed arrivare a Cagliari senza muoversi dallo scompartimento. È un miracolo che si è avverato per i passeggeri e, quello che più importa, anche per le merci.

Nessuno si era reso conto, finora, oltre i sardi che l'hanno subita, dell'iniquità che faceva della Sardegna l'area depressa fra tutte le aree depresse, per il pedaggio al quale era asservita, con le quote di transito. « Per giudicare infatti quale sia l'incidenza negativa del trasporto su tutta l'economia isolana », — scrive con lealtà il relatore (e lo ringrazio!) — « basta notare che detto trasporto grava in media sui prezzi al minuto intorno al 15 per cento per chilogrammo di merce: è stato calcolato che la Sardegna paga (e speriamo non più!), soltanto per l'imbarco e lo sbarco delle merci, un pedaggio di oltre dieci miliardi all'anno ».

Quando si consideri che dieci miliardi rappresentano il bilancio base della regione sarda, è chiaro che diventa inutile parlare di progresso economico e di rinascita quando la povera economia isolana rimanga gravata da un onere così assurdo!

Per liberarci da questo iniquo peso che, nella gara dei liberi mercati, ci rendeva perdenti in partenza rispetto a tutte le altre regioni d'Italia, tutti i sardi si sono battuti, ed io con essi, per l'annullamento delle quote di transito. L'unico mezzo per risolvere il gravissimo problema era, ed è, la conti-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

nuità ferroviaria mediante le navi-traghetto, con la conseguente applicazione della tariffa differenziale. La battaglia non è stata semplice, perché si sono dovute vincere, in settori ben individuati, massicce resistenze, che minacciavano di compromettere i superiori interessi dell'isola per ottuse considerazioni particolaristiche.

Ma ora che, con l'approdo a Golfo Aranci della *Tyrsus*, che è una nave eccezionale per tecnica ed eleganza, i sardi hanno tratto un respiro di sollievo nella prospettiva della liberazione dai balzelli che inceppavano la loro economia, è avvenuta una cosa incredibile, per cui qualcuno ha detto che « ai sardi non ne va mai bene una » ! È avvenuto, cioè, che le navi-traghetto, costruite allo scopo di eliminare le quote di transito, hanno iniziato il loro servizio, ma le quote sono rimaste ! Devo qui lealmente dichiarare che di fronte all'enormità della cosa il ministro Spataro, per la parte di sua specifica competenza e cioè per i carri ferroviari, ha abolito le iugulatrici quote. Ma esse sono ancora mantenute per i camion e per le automobili, il che significa che si verrebbe ad inferire un colpo letale alle attività commerciali e turistiche, che degli automezzi si servono per il loro sviluppo.

Levo perciò la mia voce per invocare dal Governo che tale assurdità venga eliminata. Il Governo deve seguire una politica unitaria, non può consentire che si creino delle paratie stagne fra i diversi dicasteri.

La nave-traghetto rappresenta non soltanto la continuità ferroviaria, ma anche quella strada, e tutti i mezzi, sia su rotaia sia su gomma, devono avere il medesimo trattamento; altrimenti si perpetuerebbe il sistema dei due pesi e delle due misure, il sistema, cioè, delle iniquità, dalle quali i sardi intendono sollevarsi per i diritti, che anche essi hanno, di popolo libero.

Al problema, ora risolto, delle navi-traghetto, si riallaccia quello delle ferrovie concesse, alle quali il diligente relatore dedica pure la sua attenzione. Fra i tanti mali che hanno afflitto la Sardegna sono da considerare appunto le ferrovie concesse che, divise in tre gruppi, irretiscono l'isola per uno sviluppo che inizialmente era di 900 chilometri, ridotti poi a 780 come dirò.

Le linee di questi gruppi, non avendo comunicazione fra di loro, costituiscono delle vene chiuse ove il sangue non circola. Con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, si disponeva la partecipazione dello Stato alle opere di ammodernamento per una somma di lire

7.980 milioni, ridotta poi a quella ricordata dal relatore di lire 6.339 milioni, restando la differenza a carico delle imprese concessionarie. Con detta legge alcune linee, scarsamente economiche e dichiarate con patetica frase, dal ministro Angelini, « rami secchi », furono proposte per la soppressione, e per circa 120 chilometri la decurtazione è avvenuta. Io ebbi allora ad osservare (e l'osservazione è anche oggi valida) che, se dovessimo di nuovo dotare di ferrovie la Sardegna, ci guarderemmo bene dal costruire delle ferrovie concesse, che hanno l'inconveniente invalicabile del diverso scartamento: 950 millimetri invece di 1.385 della rete ordinaria. Tale inconveniente si è ora aggravato con l'istituzione delle navi-traghetto, perché i carri delle ferrovie secondarie non possono accedervi a causa, appunto, del diverso scartamento.

Come si può rimediare a questo preclusivo stato di cose ?

Proposi l'anno scorso l'adozione di carri a doppio scartamento, ideati da un geniale ingegnere ferroviario marchigiano, vicino a lei, onorevole ministro, l'ingegner Paci di Fermo; ma dopo un primo esperimento, forse non bene approfondito, la direzione generale delle ferrovie, a causa di alcune difficoltà tecniche di applicazione, ha deciso di soprassedere, scegliendo l'adozione dei carrelli trasportatori, che il relatore annovera fra i lavori di ammodernamento. Detti carrelli consentono il trasferimento dei carri a scartamento ordinario sulle linee a scartamento ridotto. A noi interessa che il problema sia comunque risolto e che i carrelli vengano costruiti nel minor tempo possibile e in numero sufficiente, consentendo al materiale ferroviario di circolare.

A tale proposito mi permetto di ricordare all'onorevole ministro una cortese promessa fattami. Fra i « rami secchi » dell'onorevole Angelini era compresa la linea che, su un percorso di 27 chilometri, attraverso i suggestivi monti di Gallura, unisce le due stazioni di Luras, sulla Sassari-Palau, e di Monti, sulla Chilivani-Olbia, proveniente da Cagliari. Queste due linee (e chiunque se ne rende subito conto osservando una carta geografica) hanno un andamento parallelo. La Luras-Monti costituisce il tronco di congiunzione indispensabile fra le linee. Se questo tronco, ora sospeso, fosse soppresso, tutta la Gallura e la regione confinante dell'Anglona verrebbero tagliate fuori dai benefici delle navi-traghetto. Con una distanza di 27 chilometri, un carro ferroviario in partenza da Luras per giungere a Monti (e proseguire per golfo

Aranci) dovrebbe compiere il tragitto di Sassari-Chilivani-Oschiri, e cioè un percorso di circa 200 chilometri. È quindi evidente la necessità di mantenere il tronco in questione. È vero che ultimamente detta linea era poco frequentata (e fu questo il motivo della proposta soppressione), ma è anche vero che essa fu lasciata in completo abbandono, tanto che la sigla impressa sulle vetture: F.F.S.S. (ferrovie secondarie sarde) era interpretata dai viaggiatori come: ferrovie senza sicurezza.

Il ramo era stato lasciato seccare nella vastità del giardino ferroviario, ma se il giardiniere l'avesse innaffiato e curato certamente sarebbe rinverdito. Di ciò si convinse lo stesso onorevole Angelini quando, lo scorso anno, come ministro, si recò sul posto a rendersi conto, *de visu*, del problema. Diede allora disposizioni perché la linea fosse mantenuta e rimessa in efficienza. Ne siamo però ancora in attesa. Di ciò feci premura anche a lei, onorevole ministro. Con una garbata lettera del 12 luglio 1961, ella mi scrisse: « Nel caso particolare della linea Luras-Monti occorrerebbe, per motivi di sicurezza, eseguire prima tutti i lavori di riattamento, ma per essi mancano attualmente i fondi necessari ». Ella non disdice il suo predecessore, ma... si mette al riparo denunciando la carenza di questi benedetti fondi, che talvolta si trovano, invece, per spese ineno necessarie.

Spero che in questo frattempo, come desumo anche dalla robusta relazione Reale, ella abbia potuto e saputo reperire per l'insieme della gestione ferroviaria i fondi sufficienti a... rinverdirla. Conto che a questo rinverdimento partecipi anche il ramo Luras-Monti, in modo che ella non abbia a sentirsi rivolgere, o rimordere, al riguardo, l'invocazione dantesca: « Perché mi scerpe? ». Tanto più che, in un colloquio da lei suggeritomi, durante la memorabile navigazione sul *Tyrsus*, con gli ingegneri Rissone e Fara Pugioni fu positivamente prospettata una felice e meno onerosa soluzione del problema. Fu proposto il ripristino della linea non per il servizio passeggeri, ché questi possono sempre usufruire delle autocorriere già in funzione, ma per il servizio merci, che comporta minore spesa per i lavori di riattamento e consente ugualmente, a mezzo di carrelli trasportatori, l'allaccio commerciale della Gallura con le navi-traghetto.

Confido nella sua comprensione, onorevole ministro, per questa linea, come confido nella premura del suo Ministero per lo spostamento, di cui la relazione dà confortante notizia, della stazione delle secondarie di Cagliari

dalla infelicissima posizione in cui si trova alla località San Paolo, per liberare così i cagliaritani dall'incubo della ferrovietta che, con tutti gli inconvenienti che comporta, divide in due la ricostruita e modenissima zona di Bonaria.

Per ultimo mi soffermo brevemente sui problemi in atto concernenti la rete statale che, su di un percorso di 240 chilometri, dà veramente la vita all'isola. Riconosco che molti miglioramenti si sono avuti, specie con la intensificazione del servizio automotrici *diesel* per trasporto viaggiatori, ma devo rilevare che con il moltiplicato aumento dei traffici, in relazione sempre alle navi-traghetto, occorre completare la costruzione dei carri frigoriferi per le merci deperibili, rettificare il tracciato delle linee, rimodernare gli impianti fissi e provvedere alla eliminazione dei passaggi a livello, specie di quello di Olbia che paralizza praticamente la città.

Occorre infine provvedere, gradatamente, alla adozione del doppio binario: l'onorevole ministro ha annunciato il raddoppio della linea da Cagliari a Decimomannu; è un primo passo, che apre l'animo alla speranza. Ora bisogna proseguire il raddoppio almeno fino ad Oristano. Tuttavia ricorderò, per concludere, che il problema centrale per la Sardegna rimane sempre quello della elettrificazione della linea. Con la costruzione, già deliberata, della nuova grande centrale termoelettrica per il consumo del carbone Sulcis, la disponibilità di energia elettrica sarà tale che, a basso costo, essa potrà essere utilizzata dalle ferrovie.

La Sardegna, unica fra le regioni d'Italia, non conosce ancora la trazione elettrica, come in altro campo affine non conosce le autostrade, che sono, l'una e le altre, i segni moderni del progresso nel campo dei trasporti. Eppure, onorevole ministro, anche i sardi vogliono progredire nell'interesse della loro economia e della economia nazionale. Li aiuti, onorevole ministro, perché, per quello che hanno dato e fatto per il passato e per quello che si propongono di fare per l'avvenire, ne sono proprio meritevoli. (*Applausi a destra*).

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di esaminare rapidamente tre sole questioni, per richiamare su di esse l'attenzione del ministro.

La prima è quella della sistemazione degli assuntori delle ferrovie in concessione. Ho avuto occasione di farne un breve cenno in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

Commissione; riprendo qui la questione per insistere affinché il Ministero dei trasporti la esamini e la porti a soluzione, giacché, secondo la mia opinione, ciò dipende ora esclusivamente da questo dicastero.

Il 10 novembre del 1958 fu presentato al Parlamento dall'allora ministro dei trasporti, senatore Angelini, un disegno di legge, il cui stampato porta il numero n. 544, per la regolamentazione delle assuntorie nelle ferrottramvie esercitate in regime di concessione.

Alla base di un tale disegno di legge si trovava l'esigenza, lungamente ed insistentemente avanzata dalla categoria degli assuntori, di ottenere giustizia e di veder sistemata secondo equità la loro posizione di fronte alle aziende concessionarie che avevano ed hanno finora negato loro il riconoscimento della qualifica prestatori d'opera, privandoli quindi delle conseguenti provvidenze di carattere sociale. Nel disegno di legge n. 544 veniva chiaramente riconosciuto che il rapporto degli assuntori verso l'azienda era rappresentato da un appalto. Quel disegno di legge rimase lungo tempo giacente presso la X Commissione della Camera, finché ne fu alfine iniziata la discussione alla fine del 1959. Nel frattempo veniva approvata dai due rami del Parlamento la legge per la sistemazione delle assuntorie delle ferrovie dello Stato. Il ministro del tempo chiese allora un rinvio della discussione del disegno di legge n. 544, per aggiornarlo secondo i criteri che erano stati approvati nella legge relativa alle assuntorie delle ferrovie dello Stato. Venne poi anche approvata la legge 23 ottobre 1960, n. 1369, concernente la nuova disciplina dell'impiego della manodopera nell'appalto di opere e servizi. Questa legge all'articolo 1 reca: « È vietato all'imprenditore di affidare in appalto o in subappalto o in qualsiasi altra forma, anche a società cooperative, la esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante l'impiego di manodopera assunta e retribuita dall'appaltatore o dall'intermediario, qualunque sia la natura dell'opera o del servizio cui le prestazioni si riferiscono ».

La categoria degli appaltatori delle ferrovie in concessione chiede ora, giustamente, l'applicazione di tale norma anche nei propri confronti. È tristemente nota la condizione di questi lavoratori, vergognosamente sfruttati da parte delle società concessionarie e trascinati le loro giornate in condizioni di insicurezza, di sacrificio e di grave disagio economico.

Onorevole ministro, intende ella far applicare la legge n. 1369 alle società conces-

sionarie di servizi ferroviari? Gli assuntori di queste società sono in attesa. Non si vorrà costringerli a chiudere le stazioni e ad interrompere la circolazione dei treni sulle numerose ferrovie in concessione che esistono nella penisola, e segnatamente nella mia Sardegna, dove esse rappresentano i due terzi delle ferrovie esistenti!

Voglia dunque, il ministro dei trasporti, prendere in esame la questione, e dare le disposizioni necessarie perché la legge sia applicata il più presto possibile.

Altra questione che intendevo trattare è quella del servizio di navi-traghetto per la Sardegna. Il 1° ottobre è stato inaugurato con la *Tyrsus* il servizio di *ferry-boats* fra Civitavecchia e Golfo Aranci. Per ora è un servizio trisettimanale. Si attende il varo della seconda nave gemella l'*Hermacea*, che l'onorevole ministro ha annunciato sarà pronta a dicembre, perché il servizio diventi giornaliero. Che cosa significhi per la Sardegna l'introduzione di questo servizio non starò a ripeterlo, in quanto già ne abbiamo trattato in altre occasioni. Indubbiamente tale servizio rappresenta il raggiungimento di una grande aspirazione dei sardi: il congiungimento ferroviario della Sardegna al continente e la eliminazione di una delle gravi strozzature che hanno per così lungo tempo danneggiato l'isola, a causa dei trabordi dal treno alla nave di tutto quello che andava in Sardegna o che ne usciva, trabordi sui quali incidavano enormi spese, con danno economico notevole ed evidenti condizioni di inferiorità per l'economia sarda. Per eliminare questa strozzatura il popolo sardo si è lungamente battuto, e soprattutto in questo dopoguerra vi è stato un largo movimento di opinione pubblica che chiedeva la soluzione di questo problema. Pertanto l'inizio del servizio delle navi-traghetto ha creato le premesse per l'eliminazione di questa strozzatura che mortificava la nostra isola.

Ma questo non basta. Occorre anche che si stabiliscano le condizioni atte ad eliminare ogni disparità di trattamento, cioè che si fissino per tali trasporti delle tariffe che favoriscano il traffico, anzi lo attirino. Intanto l'amministrazione dello Stato deve consultare la regione per stabilire le tariffe stesse. Non deve essere dimenticato, infatti, dall'amministrazione dello Stato, che esiste l'articolo 53 dello statuto speciale della Sardegna, il quale stabilisce che « la regione (sarda) è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi di comunicazione e trasporti

terrestri, marittimi ed aerei che possono direttamente interessarla ». L'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha invece agito di propria iniziativa, senza consultare la regione. Ora noi chiediamo che, in sede di fissazione di queste tariffe, si tenga presente appunto l'articolo 53 dello statuto speciale della Sardegna, che è legge costituzionale.

In ordine a queste tariffe da applicarsi sulle navi-traghetto, per quanto riguarda il traffico dei carri ferroviari, dopo un primo momento di incertezza, la questione pare oggi risolta. Le merci da trasportare sui carri ferroviari vengono assoggettate ai noli nazionali per un percorso convenzionale di 100 chilometri. Queste tariffe, applicate in base alle « Condizioni e tariffe » in vigore sulle ferrovie dello Stato, calcolano i prezzi dei trasporti cumulando il percorso ferroviario sul continente e sull'isola con il percorso Civitavecchia marittima-Golfo Aranci, quest'ultimo considerato, come ho già accennato, pari a 100 chilometri. Tali tariffe vengono applicate per la spedizione di merci su carri ferroviari, per la spedizione di quelle attualmente ammesse al traghetto su carro completo, di quelle ammesse in piccole partite, ed infine per le spedizioni a bagaglio registrato.

La questione è invece rimasta aperta per le tariffe delle merci trasportate su automezzi, come pure per le tariffe degli stessi automezzi. Per questo tipo di trasporto sulle navi-traghetto sono state predisposte tariffe molto più elevate, secondo la tariffa eccezionale n. 221.

Le camere di commercio sarde fanno osservare:

« In virtù di questa tariffa, per il solo viaggio di andata le autovetture di lunghezza fino a metri 3,50 dovrebbero pagare lire 6.700, quelle da metri 3,50 a metri 4,50 lire 8.400, quelle da metri 4,50 lire 8.800, più la quota di transito di lire 3.500; tariffe per gli autopulmann: lire 4 mila per tonnellata oltre la quota di transito; autocarri e rimorchi: lire 5.500 a tonnellata, oltre ad una quota di transito; quota di transito di lire 3.500-4.000 per le motrici e di lire 6-7.000 per rimorchi, a seconda che siano carichi o scarichi.

« Orbene, l'onerosità della tariffa per il trasporto di autocarri fa risultare assolutamente antieconomico il trasporto delle merci caricate sugli stessi. Le tariffe per le autovetture con le relative quote di transito fanno sì che la spesa di trasporto per una vettura media (ad esempio una « millecento », una « seicento familiare », ecc), sia addirittura superiore

(lire 11.900) a quelle attualmente praticate nelle linee gestite dalla società Tirrenia.

« Se si tien conto che sulle grandi linee continentali viene effettuato il trasporto delle autovetture caricate su carro ferroviario al prezzo di lire 20 al chilometro, si vede subito quanto sia eccezionale la tariffa n. 221 per la Sardegna ».

Evidentemente il problema è aperto, bisogna rivedere queste tariffe, bisogna fare in modo che i carri, gli autocarri e le vetture ferroviarie possano utilizzare le navi-traghetto senza essere limitati dagli alti prezzi delle tariffe di trasporto.

Vi è poi il problema delle organizzazioni portuali dei lavoratori. Queste chiedono che le operazioni di imbarco e sbarco degli automezzi nei porti vengano affidate ad esse. Sembra, anzi, che fosse stato raggiunto un accordo tariffario in merito fra il Ministero della marina mercantile e le organizzazioni sindacali, accordo tariffario che — a quanto pare — non è stato invece ancora ratificato o accolto dal Ministero dei trasporti. Bisogna, comunque, conciliare le tariffe di trasporto con le legittime esigenze dei lavoratori delle compagnie portuali, che non possono essere sacrificati, abbandonati e ridotti alla fame in una situazione isolana che non offre ad essi altra alternativa.

Ci può dire qualche cosa il ministro dei trasporti su questa questione?

Il servizio delle navi-traghetto dalla Sardegna al continente era atteso dagli operatori economici, e lo si è visto immediatamente dall'affluenza di carichi che si è verificata fin dai primi giorni. Si sta perfino verificando un forte congestionamento per l'afflusso di carichi superiori alle possibilità di smaltimento della sola nave-traghetto *Tyrsus*. Partite di merci giacciono così nei porti per diversi giorni in attesa di imbarco. Già oggi vi sarebbe la possibilità di potenziare il traffico fino a cento vagoni al giorno, secondo le richieste.

Noi sappiamo che molte richieste di vagoni per trasferire merci dalla Sardegna al continente non sono state accolte dal compartimento di Cagliari. Quindi qui si pone il problema della precedenza delle merci: si chiede che essa sia data ai vagoni spediti a velocità accelerata con carichi appartenenti alle prime quattro categorie di precedenza, estendendo poi, in seguito, le possibilità di inoltro fino alla settima classe, sempre per velocità accelerata, per poi arrivare alla estensione completa del servizio fino alle velocità ordinarie, quando entrerà in servizio la seconda nave-

traghetto. Non vi è dubbio, inoltre, che in breve giro di tempo neppure due navi-traghetto saranno più sufficienti per assorbire tutto il traffico, e bisogna pertanto prevedere fin d'ora l'allestimento di almeno un'altra, o altre due, unità di quel tipo.

Per il momento si propone di aumentare il numero dei viaggi della *Tyrsus*. Si chiede se non si possano avere tre viaggi in 48 ore. È possibile questo, onorevole ministro? Questa è una richiesta giustificata, appunto, da questo afflusso di domande continue di carri ferroviari per il trasporto delle merci da e per la Sardegna. Sono tutti problemi che il ministro dei trasporti deve affrontare immediatamente e risolvere per venire incontro alle legittime aspettative dei sardi circa la eliminazione totale della strozzatura. Riassumendo, pertanto, riteniamo che l'amministrazione ferroviaria debba prendere in considerazione le richieste degli operatori economici e dell'opinione pubblica sarda, e che sono le seguenti: 1°) una notevole riduzione delle tariffe previste oggi per il trasporto sulle navi-traghetto degli automezzi vuoti o carichi; 2°) una differenziazione delle tariffe, per questi ultimi, a seconda della natura delle merci trasportate, ed in conformità a quanto previsto per il trasporto su carri ferroviari; 3°) per quanto riguarda le autovetture ed i motocicli, il nolo del traghetto non dovrà essere superiore al costo del trasporto sulle linee della penisola delle autovetture caricate su carro ferroviario, calcolato sulla distanza convenzionale di 100 chilometri.

Ultimo punto di questo mio intervento è quello che riguarda il raddoppio dei binari. Durante il dibattito del presente bilancio in sede di Commissione, sollecitato dai nostri interventi ed ordini del giorno, l'onorevole Spataro ci ha detto che « il raddoppio completo della rete sarda (statale) sarà preso in considerazione quando l'incremento di traffico lo farà apparire necessario ».

Qui torniamo sempre alla vecchia questione: prima il traffico e poi il mezzo, o prima il mezzo e poi il traffico? L'onorevole ministro è per il primo aspetto del dilemma. Noi non possiamo essere d'accordo col ministro dei trasporti su tale impostazione. Da anni ci battiamo per far comprendere all'amministrazione dello Stato, per il settore dei trasporti e dei collegamenti marittimi, che non si può attendere fino a quando si verifichi l'aumento del traffico, perché questa attesa ostacola l'aumento stesso, ma bisogna invece prevederlo, cogliendo gli elementi che ne indicano la tendenza: cioè il trasporto deve

anticipare e sollecitare il traffico. Ne hanno parlato i colleghi Colasanto e Foa, ed io mi associo pienamente a quanto essi hanno detto, e che mi sembra giusto.

Del resto, quel che sta avvenendo con l'entrata in servizio della prima nave-traghetto dimostra la chiara tendenza all'aumento del traffico da e per la Sardegna. Ho già citato il fenomeno del congestionamento di carri ferroviari fermi a Civitavecchia ed a Roma, a Pisa, a Livorno, a Grosseto, destinati alla Sardegna e che non vengono inoltrati all'imbarco perché non vi è possibilità di carico. Ho detto che si potrebbe arrivare rapidamente a 100 carri al giorno. Ma tutto questo che cosa vuol dire? Che vi è una tendenza notevole all'aumento del traffico. Cosa avverrà quando il servizio delle navi-traghetto sarà giornaliero? Aumenterà ancora la tendenza ad utilizzare i carri ferroviari per l'invio di merci in Sardegna e per il trasporto di merci sarde sul continente. E allora, signor ministro, non crede ella che si dovrà pure arrivare anche ai due viaggi al giorno delle navi traghetto? Noi ci crediamo. D'altra parte bisogna anche pensare che treni passeggeri giornalieri possano esser avviati per la Sardegna. Non si dovrà arrivare, forse, ad un treno passeggeri Roma-Cagliari, ad un treno Torino-Cagliari e ad un treno Milano-Cagliari? Ci vorranno perciò navi-traghetto adatte a tali trasporti. Oggi c'è un solo servizio passeggeri giornaliero per Olbia, quello delle navi normali della Tirrenia. Ora c'è anche il servizio di navi-traghetto trisettimanale, che però non è ancora adatto per vetture ferroviarie per passeggeri: tuttavia non vi è dubbio che questo problema dovrà essere affrontato.

Queste cose bisogna prevederle. Perciò ritorno a quello che ho già detto un anno fa in questa sede, che ho ripreso quest'anno in Commissione e che ripeto ora: l'entrata in funzione delle navi-traghetto pone come problema attuale (e non per un lontano futuro) il raddoppio di tutto il binario Olbia-Cagliari e Porto Torres-Chilivani.

Già nel piano poliennale di potenziamento delle ferrovie dello Stato è previsto il raddoppio del tratto Decimomannu-Cagliari. Che si faccia questo raddoppio! Ma si tratta di prolungarlo, e di far sì che questo problema venga considerato da risolversi per i prossimi anni.

Vi è un provvedimento (il disegno di legge n. 3272 presentato dal ministro dei trasporti) per la attuazione del programma di ammodernamento delle ferrovie per una spesa complessiva in 10 anni di 800 miliardi,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

di cui 500 nei prossimi 5 anni. Noi chiediamo che nella spesa di 500 miliardi, prevista per i cinque prossimi esercizi, sia compreso il raddoppio della rete statale fondamentale della Sardegna.

Considerato che è già previsto il raddoppio del tratto Decimomannu-Cagliari, si tratterà di raddoppiare circa 200 chilometri: e poiché ho visto nella relazione che il raddoppio della linea Gallarate-Arona, di 26 chilometri, è costato 4 miliardi e mezzo, si può prevedere una spesa di 45-50 miliardi per il raddoppio della rete principale sarda, spesa sostenibile in un quinquennio.

Solo la sistemazione della rete ferroviaria sarda consentirà di realizzare le prospettive di sviluppo economico che si aprono all'isola in relazione alla costruzione della nuova centrale termoelettrica e all'attuazione, che speriamo ormai prossima, del piano di rinascita. Soltanto l'adozione di mezzi idonei a facilitare lo sviluppo dei traffici per la Sardegna potrà consentire quell'espansione dell'economia sarda che è nei voti di tutti. (*Applausi a sinistra*).

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

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere quali passi abbia fatto o intenda fare presso il governo della repubblica francese, per rappresentare i sentimenti e le preoccupazioni del popolo italiano a seguito delle uccisioni di numerosi algerini e delle gravi misure repressive contro cittadini nordafricani, che recentemente hanno avuto luogo in Francia; nonché per promuovere la ripresa dei negoziati tra governo francese e governo provvisorio della repubblica algerina, per il ristabilimento della pace e la garanzia dei diritti del popolo algerino, come appare necessario ed urgente, di fronte all'inasprirsi di scontri e massacri in Francia e in Algeria, di fronte all'imminente compiersi del settimo anno della crudele guerra condotta contro l'anelito di

liberazione del popolo algerino, di fronte all'aggravarsi della situazione in Algeria e dei pericoli che essa comporta.

(4305) « LUZZATTO, JACOMETTI, MENCHINELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti di carattere d'urgenza abbiano adottato o intendano adottare per i danni arrecati dall'alluvione del 19 ottobre 1961 nei comuni di Atripalda e Altavilla Irpina (Avellino):

in particolare, per conoscere se non ritengano non più prorogabile la definitiva sistemazione degli argini dei fiumi Sabato e San Lorenzo, il cui straripamento, avvenuto nel centro della città di Atripalda e nelle zone adiacenti — così come ebbe a verificarsi nel 1950 — ha causato danni ingenti a numerose attività commerciali, industriali e all'agricoltura;

se, peraltro non ritengano intervenire — con provvedimenti di carattere eccezionale e di urgenza — per riattivare le miniere di zolfo del comune di Altavilla Irpina, che sono state invase dalle acque e che hanno messo in grave pericolo di vita circa 180 minatori, provvedendo, nel frattempo, alla necessaria assistenza dei lavoratori disoccupati;

infine, per conoscere se non ritengano — data la gravità della situazione — adottare i provvedimenti di carattere straordinario — analogamente a quanto è stato praticato in casi del genere — per eliminare o, quanto meno, ridurre il disagio economico-finanziario provocato dalla totale o parziale distruzione di merci, di macchinari di molte attività artigiane, commerciali, industriali e agricole.

(4306) « AMATUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se, in seguito a notizia di stampa riflettente la denuncia sporta alla magistratura dalla guardia di finanza in danno del presidente della camera di commercio di Gorizia, nonché del funzionario addetto all'ufficio zona franca, non ritenga opportuno, come di uso, sospendere i denunciati dalle loro funzioni, in attesa di giudizio.

(4307) « MARANGONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e della difesa, per conoscere se rispondono a verità le notizie

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

pubblicate da alcuni giornali sulla morte del sottufficiale radiotelegrafista Franco Teodori, avvenuta qualche tempo addietro nella sede della nostra ambasciata a Teheran.

« L'interrogante si permette chiedere, altresì, di conoscere le ragioni di servizio che hanno provocato il distacco del sottufficiale a Teheran, e il lavoro da questi svolto presso quella nostra ambasciata.

(4308)

« ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per conoscere se ritengono giusto l'operato del prefetto di Salerno e del prefetto di Benevento, i quali, in occasione del nubifragio che ha colpito la frazione Sava del comune di Baronissi (Salerno) e la città di Benevento, hanno preferito far occupare dai sinistrati le aule scolastiche, invece di ricoverarli provvisoriamente in alloggi dell'I.N.A.-Casa non ancora consegnati agli aventi diritto.

« Gli interroganti chiedono ancora di conoscere quali immediate iniziative si intendono prendere in materia di edilizia popolare, per assicurare subito un tetto ai sinistrati di Sava, Benevento e Nocera Inferiore.

(4309)

« CACCIATORE, GRANATI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dei lavori pubblici e dell'interno, per conoscere se siano al corrente delle gravissime irregolarità d'ordine economico contabile e che addirittura pare configurino reato consumate nei lavori di costruzione, iniziati nel 1955, dei due acquedotti rurali siti nelle zone di San Vito dei Normanni e Serranova e decisi dalla iniziativa dell'ente di riforma fondiaria Puglia, Lucania e Molise; irregolarità denunciate in maniera continua sia dalla pubblica opinione che dagli assegnatari interessati.

« Chiede ancora l'interrogante ai ministri competenti di conoscere se siano al corrente di una decisione, da assumersi o assunta, sulla effettuazione di un collaudo indispensabile, come insostituibile strumento tecnico all'accertamento delle irregolarità denunciate e, nel caso decisioni così importanti non siano state assunte, quali provvedimenti si intenda prendere nei confronti degli uffici e degli organi responsabili di siffatta carenza.

(4310)

« MANCO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, per sapere quale azione

il Governo intende predisporre per mantenere i prezzi di favore dei trasporti di alcuni prodotti agricoli del Mezzogiorno, in previsione dell'entrata in vigore dell'articolo 80 del trattato del M.E.C. con il 1° gennaio 1962. In particolare, gli interroganti chiedono di sapere se il Governo italiano intende avvalersi efficacemente, di fronte alla commissione della C.E.E., della clausola più favorevole alle necessità delle regioni sottosviluppate e invocare il protocollo aggiunto al trattato, che tratta esplicitamente dello sviluppo del Mezzogiorno, dopo le recenti affermazioni fatte dal signor Schaus, membro della commissione della C.E.E. addetto ai trasporti.

(4311) « SCARONGELLA, MANCINI, AVOLIO, GUADALUPI, LENOCI, PINNA, CALAMO, DE LAURO MATERA ANNA, MARIANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della marina mercantile, in relazione al naufragio nel mare delle Antille della *Bianca C.*, che, se ha ancora una volta fatto emergere lo spirito di sacrificio degli equipaggi e i sentimenti di solidarietà fra la gente del mare, ha, d'altra parte, profondamente colpito l'opinione pubblica, riproponendo in forma drammatica, i problemi della sicurezza della navigazione; per conoscere i dati di fatto in possesso delle autorità governative sulle cause, dirette o indirette, del disastro; se corrispondono al vero le notizie pubblicate dalla stampa sulla vetustà degli apparati motori e su avarie precedenti, che avrebbero dovuto imporre più rigorosi controlli, e le risultanze degli accertamenti sul rispetto da parte del Registro navale italiano delle norme e delle procedure stabilite per garantire la sicurezza della navigazione.

(4312) « ADAMOLI, MINELLA MOLINARI ANGIOLA, VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritengano opportuna l'attuazione di un piano di scavi archeologici per riportare alla luce le vestigia di Corfinium, l'antica capitale dei popoli confederati che si unirono, per la prima volta nella storia, nel nome d'Italia; e per sapere se non ritengano che pur essendo in corso di approvazione una proposta di legge per l'erezione in Corfinio di un monumento celebrativo di tale evento, maggiore significato e maggiore valore storico e culturale avrebbe il riportare alla luce l'antica

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

città, che è stata esattamente individuata nei suoi interessanti termini urbanistici, come è risultato da un qualificato convegno di studi svoltosi recentemente nella città di Sulmona; iniziativa che avrebbe anche un notevole valore ai fini di uno sviluppo turistico della valle Peligna.

(4313)

« DELFINO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, affinché voglia portare cortesemente a conoscenza dell'interrogante se la carica di sindaco di un comune è compatibile con la carica di commissario prefettizio di un ospedale civile sottoposto alla vigilanza dello stesso comune: quando, cioè, la stessa persona viene a trovarsi praticamente nella posizione di controllore e controllato, come accade per il signor Gabriele Ferdinandi nel comune di Pontecorvo (Frosinone), il quale ricopre contemporaneamente le due cariche suddette.

« L'interrogante fa inoltre presente che da parte del consiglio comunale da tempo sono stati nominati i consiglieri per l'amministrazione dell'Ospedale civile « Pasquale Del Prete » di Pontecorvo, mentre da parte della prefettura di Frosinone non è stato provveduto alla nomina del presidente, per evitare di far cessare una gestione straordinaria commissariale che dura dal lontano 1956.

(20373)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e dell'interno, per sapere se — considerato che con il 1° gennaio 1962 entrerà in vigore l'abolizione del dazio di consumo sul vino — ritengano legittima la denuncia giornaliera dei quantitativi di uva vendemmiata, che l'appaltatore delle imposte di consumo di Latiano (Brindisi) ha preteso, nella scorsa campagna, dai produttori; e, comunque, se non considerino arbitraria la riscossione, da parte dello stesso, di lire 100 (successivamente ridotte a lire 70, a seguito delle proteste degli interessati) per ogni bolletta rilasciata;

e, ove giudichino i fatti sopra denunciati lesivi delle disposizioni vigenti, per essere informato delle iniziative adottate per accertare le responsabilità, far valere il rispetto della legge, risarcire gli aventi diritto del danno subito.

(20374)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se sia vero che è stato sospeso il trasporto per via aerea della corrispondenza da e per la Sardegna;

per sapere se, in considerazione del grave ritardo che tale sospensione provocherebbe nel recapito della corrispondenza, non ritenga necessario intervenire per fare ripristinare il trasporto per via aerea.

(20375)

« PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i risultati della ispezione del dottor Capitano presso l'economato della soprintendenza alle antichità della Campania e per sapere se è vero che non sono stati consegnati i fondi per i cantieri scuola (amministrati dall'economato), mentre sono scomparsi moltissimi documenti della cassa di soccorso del personale.

(20376)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sui criteri giuridici che hanno informato la circolare della XXIV divisione dell'I.G.O.P. riguardante l'attuazione delle disposizioni della legge n. 90 del 1961 (S. G. degli operai dello Stato) e, in particolare, sul divieto di inquadrare il personale « giornaliero » adibito a mansioni di ufficio che, « salvo le interruzioni di breve durata per il perfezionamento dei contratti di lavoro », non ha continuità di servizio.

« La circolare suddetta attribuisce, infatti, al legislatore, senza precisare in quale occasione o disposizioni di legge, l'intenzione di escludere tale personale dall'inquadramento nel personale impiegatizio e varrebbe a perpetuare situazioni incompatibili a tutto danno del personale e della stessa amministrazione.

(20377)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e della pubblica istruzione, per sapere, tenuto riguardo ai molti mesi trascorsi dalla emanazione del nuovo S.G. (legge del 1961, n. 90), quando sarà varato il decreto interministeriale per i soprassoldi al personale operaio della direzione generale alle antichità e belle arti; se sia stato istituito, così come richiesto dal Ministero della pubblica istruzione, per l'esercizio in corso, il capitolo " lavoro straordinario " per gli operai delle belle arti fino ad ora esclusi, giusto le nuove disposizioni dello S.G.; se risponde al vero che il Ministero del tesoro intenderebbe

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

predisporre il decreto sui soprassoldi in luogo del Ministero della pubblica istruzione competente.

(20378)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se sono stati adottati provvedimenti a carico dell'ex economo della Soprintendenza alle antichità della Campania e gestore della Cassa di soccorso, a seguito delle risultanze della inchiesta condotta sulla cassa stessa; per conoscere se gli organi competenti sono informati che i risultati della nuova gestione provano che, nel passato, somme notevoli sono state sottratte al personale, mentre sarebbero emersi documenti di una certa gravità (cedole di assegni bancari, doppia contabilità) aggiunti alle dichiarazioni fatte da un dipendente della cassa; per sapere, infine, se risulta a verità che una grande quantità di documenti sulla gestione della Cassa di soccorso risultano mancanti, come i fondi affidati per la realizzazione dei cantieri scuola.

(20379)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali ancora non è stata data l'autorizzazione allo svolgimento dei corsi di ginnastica correttiva negli istituti scolastici del territorio di Trieste, e se corrisponda a verità la notizia che il Ministero intenderebbe, a quanto si dice per ragioni finanziarie, sospendere questi corsi.

« L'interrogante rileva che tali corsi vennero istituiti a Trieste nel 1925 e successivamente aumentati di numero; che nel periodo del governo militare alleato nel territorio vennero istituite annualmente 12 cattedre per le scuole elementari e 5 per le scuole secondarie, mantenute regolarmente anche dopo il passaggio del territorio all'amministrazione italiana. Il provvedimento di sospensione di tali corsi risulterebbe in contrasto con l'indirizzo espresso da una circolare ministeriale del 1959 e con le ripetute attestazioni dello stesso Ministero sull'efficacia dei corsi istituiti a Trieste, priverebbe la popolazione scolastica triestina di una importante istituzione mentre, allo stesso tempo aggraverebbe la già critica situazione degli insegnanti di educazione fisica eliminando 17 posti di 18 ore ciascuno.

(20380)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se intende far conoscere al Parlamento

la reale situazione verificatasi in seno al consorzio agrario provinciale di Bari ed i necessari urgenti provvedimenti da adottarsi a carico di quei dirigenti di cui siano accertate le responsabilità. In particolare chiedo di sapere:

1°) se è vero che nello stesso consorzio agrario provinciale di Bari è stato riscontrato un ammanco di circa 1 miliardo di lire;

2°) se il trasferimento dal C.A.P. di Bari del direttore e del vice direttore, in seguito a regolare ispezione superiore, è da collegarsi all'ammanco predetto;

3°) se, infine, dall'ispezione compiuta sono emerse responsabilità anche a carico del presidente del C.A.P. di Bari, sul conto del quale pende ancora un giudizio penale presso il tribunale di Trani per irregolarità amministrative compiute dalla stessa persona quando rivestiva la carica di sindaco di Bisceglie, secondo l'annuncio dato alla Camera dal ministro dell'interno in risposta a interrogazione orale dell'interrogante in proposito.

(20381)

« SCARONGELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e telecomunicazioni, per conoscere se corrisponde a verità che le telefonate operate in teleselezione vengono a costare all'utente, dopo il primo minuto di comunicazione, il triplo della tariffa normale e cioè come una telefonata « urgente ». A tal proposito desidera conoscere se il ministro non ritenga quindi che la teleselezione, pur favorendo l'utente, permettendogli di effettuare direttamente chiamate a media e lunga distanza, senza l'intervento dell'operatrice, sia da ritenersi eccessivamente gravosa, pur tenendo conto del notevole risparmio di tempo che si ottiene con tale opportuna innovazione tecnica.

« L'interrogante chiede pertanto al ministro se non reputi necessario invitare le società concessionarie a diminuire il costo unitario per ogni singolo « scatto » (o « impulso »), o per lo meno a portare a due i minuti di comunicazione a tariffa normale.

« Quanto sopra per eliminare il malcontento di gran parte degli utenti, che si sono visti quasi raddoppiare le somme da pagare — dopo l'entrata in vigore della teleselezione — pur avendo continuato l'uso del telefono con la medesima precedente intensità.

(20382)

« ARMANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per sapere se non ritenga opportuno caldeggiare che le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

manifestazioni dell'Europlastic, che dovranno aver luogo in Italia, abbiano sede a Terni, centro di notevole importanza dell'industria chimica e per lo sviluppo della produzione della plastica.

(20383)

« GUIDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla assoluta inadeguatezza dei servizi e delle prestazioni sanitarie corrisposte dalla sede provinciale dell'I.N.A.M. di Reggio Calabria agli assistiti, e in particolare nei confronti dei familiari di nostri connazionali emigrati in Germania per ragioni di lavoro e colà occupati. Recentemente risulta agli interroganti che ai familiari di lavoratori occupati in Germania la sezione dell'I.N.A.M. di Oppido Mamertina (Reggio Calabria) ha negato, per un periodo di circa 3 mesi, il diritto ad ogni assistenza sanitaria e farmaceutica, perché, per motivi di ordine esclusivamente burocratico, gli uffici competenti della sede provinciale di Reggio Calabria non avevano provveduto ad effettuare le necessarie comunicazioni di ufficio. Tutto ciò ha comportato agli interessati un notevole disagio economico, che va ad aggiungersi al permanente loro malcontento per la scarsa cura con cui le prestazioni sanitarie stesse sono di consueto corrisposte.

« In considerazione di tale situazione, gli interroganti chiedono di conoscere se e in quale modo il ministro intenda intervenire per restituire agli assistiti, con la necessaria fiducia nell'istituto, le spese da loro affrontate individualmente per le cure mediche necessarie e indilazionabili.

(20384)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se risponde a verità la notizia apparsa sulla stampa, secondo la quale la Direzione generale dell'I.N.P.S. ha disposto che venga fissato al 31 ottobre 1961 il tassativo termine utile per la presentazione delle relative domande da parte degli assicurati aventi necessità di cure termali nel 1962: ciò nell'ipotetico intento di disciplinare l'istruttoria, in relazione alla data d'inizio dei turni termali dell'anno successivo; e se il ministro non creda che, così facendo, a parte le altre ovvie considerazioni, si venga invece a sovvertire lo spirito e la lettera della norma e della prassi, e si vengano a fomentare incongruenze e

caotiche situazioni; e se, e con quali provvedimenti, intenda intervenire.

(20385)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del commercio con l'estero e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se corrisponde al vero il fatto che dalle disposizioni emanate con il decreto del 7 ottobre 1961, che sospendono l'importazione delle carni bovine congelate, fatta eccezione per quelle destinate alle Forze armate dello Stato, e del bestiame bovino da macello che conserva tutti i denti da latte, sono esclusi i bovini importati con la qualifica di vitelli da ingrasso.

« Se ciò rispondesse al vero, il provvedimento perderebbe buona parte della sua forza, in quanto, con la qualifica di vitelli da ingrasso potrebbero entrare con facilità bovini che, per il loro peso e la maturità delle loro carni (in quanto con tutti i denti da latte i vitelli possono arrivare anche ai 5 quintali) sarebbero immediatamente destinati alla macellazione, con grave pregiudizio delle finalità che il provvedimento si prefigge di raggiungere.

(20386)

« DE MARZI FERNANDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere, anche dopo la sentenza del Consiglio di Stato del febbraio 1957 e la richiesta presentata dall'amministrazione provinciale di Ravenna, per quali ragioni non sono state date le disposizioni necessarie perché la Federazione provinciale dell'Opera maternità e infanzia abbia la sua normale amministrazione, tanto più che già da diverso tempo il commissario dell'ente suddetto ha già rassegnato le dimissioni.

(20387)

« BOLDRINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere quali difficoltà si sono finora opposte al completamento della strada Strangolagalli-Arce, che ha una notevole importanza per il collegamento dei centri abitati di numerosi comuni di quella zona del frusinate, ed in particolare per il commercio dei prodotti agricoli, strada che, pur essendo stata completata nel tratto che va dalla nazionale Maria al fiume Liri, oltre il comune di Strangolagalli, è rimasta abbandonata ormai da anni con gravissimi disagi per gli abitanti delle zone interessate;

per sapere, inoltre, se non ritenga necessario intervenire, disponendo gli eventuali stanziamenti di fondi, per la sollecita costru-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

zione del ponte sul fiume Liri e per il completamento del tratto di strada fra detto fiume e la località Piloni nel comune di Arce, anche allo scopo di andare incontro alle numerosissime richieste delle popolazioni interessate fra le quali esiste un diffuso malcontento.

(20388)

« COMPAGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e del commercio con l'estero, per sapere se siano a conoscenza dello stato di assoluta e netta inferiorità rispetto agli altri paesi europei ed extra-europei in cui si è venuta a trovare l'Italia nella *International Mc. Cormik* di Chicago, fatto questo, che ha provocato un giusto risentimento tra i nostri connazionali residenti negli Stati Uniti.

« In detta esposizione, all'Italia è stato riservato uno *stand* piccolissimo, la cui superficie di pochi metri quadrati era occupata da due pianoforti delle ditte Ameli di Cremona e Schulzpollmann di Bolzano e da una botteguccia di preziosi della ditta Russo di Napoli, mentre la Francia, l'Inghilterra, la Polonia e la Germania esponevano in ampi padiglioni una estesa gamma di prodotti vari.

(20389)

« SINESIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno intervenire presso la direzione generale dell'E.N.P.A.S. e i provveditori agli studi interessati perché sia considerato servizio effettivo di ruolo, a norma dell'articolo 22 della legge 13 giugno 1952, n. 690, per la liquidazione della buonuscita, anche quello prestatato nelle scuole non classificate dai maestri, che furono assunti per concorso, sia pure interno.

« Purtroppo l'E.N.P.A.S. non considera in alcuni casi valido il servizio, se i maestri non lo dimostrano, anche se sono trascorsi tanti anni dalla soppressione degli enti delegati e dopo che per eventi bellici sono andati distrutti o dispersi molti archivi.

« Questo è il caso dell'ente nazionale di cultura di Firenze, il cui archivio, costituito presso il locale provveditorato, fu distrutto e alle cui dipendenze si trovavano, con regolare assunzione per concorso interno, degli insegnanti che oggi, per colpa non loro, sono nella impossibilità di documentare la loro opera, perdendo ingiustamente il diritto a parecchi anni di buonuscita.

« Per tali ragioni l'interrogante chiede se il ministro non ritenga opportuno intervenire

in senso generale e specificatamente, in modo particolare, presso il provveditorato di Ravenna, per fare ottenere ai maestri di detto ente di cultura quanto spetta loro di diritto.

(20390)

« BOLDRINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per impedire la totale distruzione ad opera dei vandali e degli agenti atmosferici, del santuario di Rifesi di Burgio (Agrigento), già dichiarato monumento nazionale.

« Lo stato di totale abbandono in cui è stato lasciato e la mancanza di una strada, che lo colleghi a Burgio, rappresentano la causa principale di tale grave inconveniente.

(20391)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni che hanno indotto le commissioni, che si occupano della compilazione delle graduatorie dei direttori didattici incaricati di alcuni provveditorati agli studi, a non considerare come servizio combattentistico quello trascorso dagli interessati nei campi di prigionia anglo-americani.

« Tale servizio, in conformità dell'articolo 4 del decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, modificato dall'articolo 4 della legge 23 febbraio 1952, n. 93, nonché dall'articolo 3 della legge 13 marzo 1958, n. 165, e dalla circolare ministeriale del 15 maggio 1959, n. 215, è da considerarsi, a tutti gli effetti, servizio combattentistico, per cui non si comprende come non sia stato valutato da alcune commissioni secondo la tabella annessa alla circolare del 27 luglio 1961 nella compilazione delle graduatorie per il conferimento degli incarichi direttivi nelle scuole elementari.

(20392)

« SINESIO, SCALIA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se ha conoscenza dei profondi turbamenti in cui si sono trovati gli istituti tecnici chiamati ad applicare la circolare ministeriale sulla riforma dei programmi in tutte le classi, riforma che esige una preparazione ed un'adeguamento delle attuali attrezzature didattiche; se non ritenga, di conseguenza, di disporre una gradualità nell'applicazione della riforma degli studi tecnici, onde consentire una armonica attuazione dei nuovi indirizzi.

(20393)

« SAVIO EMANUELA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno — nel quadro del miglioramento e dello ammodernamento della rete viaria siciliana — di promuovere la progettazione dell'autostrada Ribera-Burgio-Palermo, per consentire un più rapido inoltro verso le industrie ed i mercati di consumo del capoluogo siciliano dei prodotti ortofruttili dell'agro di Ribera.

« Attualmente, questa strada, soggetta a frane e ad interruzioni di ogni natura, non è in grado di smaltire l'intenso traffico, che continuamente si svolge nella suddetta tratta.

(20394)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia a conoscenza del vivo stato di agitazione in cui si trovano i dipendenti degli ispettorati provinciali dell'agricoltura, i quali, nel sollecitare l'approvazione del disegno di legge n. 2710 con tutti gli emendamenti apportati, chiedono la corresponsione di una indennità mensile pari a quella concessa ai dipendenti di quasi tutti gli altri dicasteri, nonché l'adozione di particolari provvidenze atte ad eliminare il loro stato di inferiorità, per quanto riguarda anche le loro condizioni economiche, giuridiche e di carriera.

(20395)

« SCALIA, SINESIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se sia a conoscenza che, malgrado le assicurazioni fornite in passato a Burgio (Agrigento), non esistono ancora collegamenti telefonici diretti con Sciacca ed Agrigento.

« Gli utenti, che debbono parlare con un abbonato di una delle due città, devono attendere che la comunicazione stessa venga data dai centralini di Villafranca e di Ribera in collegamento tra loro; ciò che non avviene mai prima di un paio d'ore.

« E da notare che a Burgio più di 200 persone da tempo attendono l'installazione dell'apparecchio telefonico.

(20396)

« SINESIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuna l'istituzione della seconda zona postale a Burgio (Agrigento), dove da anni si attende la nomina del secondo portalettere.

« In questi ultimi tempi, la cittadina si è notevolmente incrementata ed estesa; e ciò attestano le statistiche relative, che sono state inviate alla direzione delle poste di Agrigento, che è stata vivamente sollecitata ad adottare il provvedimento richiesto.

(20397)

« SINESIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non intenda promuovere l'applicazione del nuovo congegno degli scatti biennali e l'istituzione della gratifica di merito a favore del personale dipendente del servizio "contributi unificati".

« L'interrogante precisa che le suddette richieste sono state presentate dalla segreteria nazionale di categoria aderente alla C.I.S.L. fin dal mese di maggio 1961 e che, malgrado l'effettuazione di due scioperi a carattere nazionale, la vertenza non è stata ancora composta, mentre — di contro — le richieste avanzate dal personale degli altri enti (I.N.P.S.-I.N.A.M.-I.N.A.I.L., ecc.) sono state accolte.

(20398)

« SINESIO, SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina mercantile, degli affari esteri, di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere:

a) se siano a conoscenza della particolare e difficile situazione in cui si è venuta a trovare e tuttora si trova l'equipaggio della nave *Fernando* del compartimento marittimo di Baranquilla (Columbia), armatore Graubard Adolfo. Detta nave, proveniente dalla Svezia e diretta al Golfo Persico, con carico di legname, è giunta nel porto di Reggio Calabria il 30 luglio 1961 per rifornirsi di nafta, ma ciò non è stato possibile per mancanza di capitali dell'armatore.

« La nave, quindi, sosta ancora nel porto di Reggio Calabria e l'equipaggio, che non intende sbarcare senza la liquidazione di cui ha diritto, si trova in situazione davvero precaria. Esso è stato fino ad oggi assistito attraverso piccolissimi inadeguati interventi della prefettura e con acconti di circa 30 mila lire *pro capite* da parte dell'armamento;

b) quali tempestivi provvedimenti intendano adottare a favore dell'equipaggio, tenendo conto che, in data 22 settembre 1961, è stato chiesto all'autorità giudiziaria il sequestro conservativo della nave e l'autorizzazione della vendita del carico e che, intanto, i marittimi hanno contratto debiti a Reggio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

Calabria per acquisto di generi alimentari e non hanno potuto, naturalmente, essere di aiuto alle proprie famiglie.

(20399)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere per quali ragioni non viene completato l'ascensore pubblico che deve collegare la spiaggia di Cassano con l'abitato del comune di Piano di Sorrento.

« A suo tempo fu spesa una somma rilevante, essendo stata ritenuta l'importanza dell'opera ai fini del collegamento con motobarche, motoscafi ed altri mezzi di trasporto, della spiaggia di Cassano con le altre spiagge, nonché con Napoli, Castellammare, Capri, Sorrento e l'isola d'Ischia.

« A quanto risulta all'interrogante il sindaco di Piano di Sorrento ha sollecitato il completamento dell'opera, che viene imposto dalla necessità di utilizzare le spese già sostenute dalla Cassa, nell'interesse del turismo, localmente in continuo sviluppo, e della popolazione tutta.

(20400)

« FRUNZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere:

1°) se possano approvare l'operato della prefettura di Reggio Calabria, la quale, attraverso il suo autorevole intervento, ha permesso ed avallato la conclusione di un accordo sindacale, il quale prevede per i vigili notturni della città di Reggio Calabria un trattamento salariale di lire 560 per otto gravose e rischiose ore lavorative notturne, con in più lire 100 a titolo di indennità varie. Per ottenere ciò è stata mantenuta fuori della trattativa la camera confederale del lavoro, che anche nella provincia è la più importante organizzazione sindacale dei lavoratori;

2°) quali provvedimenti intendano prendere: a tutela degli interessi economici dei lavoratori e per la revisione del cosiddetto accordo sindacale, del resto già contestato da una delle organizzazioni sindacali (U.I.L.) partecipante alle trattative; per evitare la pratica delle trattative separate con l'intervento fattivo di un organo dello Stato.

(20401)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, sulla serie di intollerabili abusi consumati in suo nome a Catania il 21 ottobre 1961 per impedire al

chiarissimo professore Carmelo Ottaviano, direttore della facoltà di magistero, di tenere una conferenza sui problemi attuali della scuola.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se il ministro:

1°) abbia telegraficamente ordinato al provveditore agli studi di Catania di diffidare il preside del liceo Cutelli, onde costringerlo ad annullare la già avvenuta concessione per la conferenza del professor Ottaviano del salone del liceo stesso, numerose volte accordato nel passato ad altri oratori per analoghe conferenze;

2°) abbia fatto intervenire l'arma dei carabinieri presso il magnifico rettore dell'università di Catania, nella quale il professor Ottaviano è docente, allo scopo di impedirgli di tenere in un'aula dell'università la sua conferenza, come sempre nel passato è stato giustamente consentito ad altri professori universitari.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere se il ministro ritenga che il metodo delle intimidazioni e delle ripetute violazioni del fondamentale diritto costituzionale alla libertà di parola, esercitato perfino nei confronti dei docenti, sia quello più idoneo per risolvere i gravissimi e indilazionabili problemi di fronte ai quali si trova oggi la scuola italiana.

(20402)

« PEZZINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere quali spese (con il relativo importo) sono state eseguite, a partire dal 1948, per la sistemazione idraulica, valliva e montana, dell'agro nocerino-sarnese; quali sono attualmente in corso d'esecuzione; quali sono soltanto programmate, ma già finanziate; quali ancora, infine, si ritengano necessarie per un effettivo completamento della sistemazione in questione.

(20403)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se non intenda adoperarsi al fine di far svolgere a Terni, dove ha sede una importante azienda produttrice di materie chimiche, la fiera internazionale delle materie plastiche, che per il 1963 è stata assegnata all'Italia.

(20404)

« ANDERLINI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per conoscere se non si ravvisi un attentato alla sovranità popolare, nonché alla segretezza del voto, nelle imminenti elezioni provinciali "a voto plurimo" che avranno luogo in Sicilia.

« Come è noto, per la prima volta nel dopoguerra, anziché essere chiamati alle urne tutti i cittadini che godano dei diritti politici, tale elezione si avvarrà solo dei 5.325 voti dei consiglieri comunali in carica nelle province interessate. Ognuno di costoro avrà diritto al cosiddetto "voto plurimo", il cui valore è riferito al totale dei voti ricevuti dalla sua lista alle elezioni municipali, diviso per il numero dei consiglieri eletti nella stessa: pertanto, alla ricognizione dei risultati emergenti dalle urne, non sarà difficile, in molti casi, e specialmente nell'ipotesi di non ottemperanza al dettato dei rispettivi partiti, identificare, con semplici calcoli aritmetici, i singoli elettori (il che non può non risolversi in grave pregiudizio per l'indipendenza e la serenità dei consiglieri votanti).

(20405)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del turismo e spettacolo, per conoscere perché non sia stata promossa alcuna celebrazione a carattere nazionale nella (ormai trascorsa) ricorrenza del centenario dalla nascita dell'insigne drammaturgo napoletano Roberto Bracco.

« Poiché tale illustre scrittore, che fu per anni il più rappresentato drammaturgo italiano nel mondo, fu anche un ardente patriota, nonché deputato al Parlamento, l'interrogante ritiene che sia, comunque, doveroso promuovere un ciclo di manifestazioni, per onorarne degnamente la memoria e l'opera.

(20406)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare nell'interesse delle popolazioni e dell'agricoltura di Nocera Inferiore e Pagani (Salerno) tragicamente colpite dagli allagamenti di questi giorni, a seguito dello straripamento e della rottura degli argini dell'alveo comune nocerino, che convoglia le acque raccolte dai torrenti Solofrana e Cavaiola, anch'essi straripati.

« Nel centro urbano di Nocera Inferiore, con l'allagamento che ha avuto spaventosa proporzione, 130 famiglie per 400 persone

circa sono da considerarsi senza tetto. Vi sono stati diversi feriti, di cui uno mortale.

« L'agricoltura, particolarmente quella del comune di Pagani, ha subito incalcolabili danni per la rottura, appunto, degli argini relativi ai torrenti Solofrana e Cavaiola.

« Centinaia di famiglie sono state costrette ad abbandonare le case coloniche. Moltissimi animali da cortile sono stati sommersi dalle acque, alte oltre 70 centimetri.

« Dai primi accertamenti risultano allagate oltre 3.000 moggia di terreno seminativo-frutteto.

« L'interrogante, di fronte a sì spaventosa calamità, sollecita, in linea principale, il ministro a svolgere immediata, energica ed autorevole azione per l'approvazione del progetto di sistemazione integrale dell'alveo comune nocerino e dei torrenti Solofrana e Cavaiola.

« A tale proposito il competente consorzio di bonifica agro nocerino-sarnese già da tempo ha inviato presso gli organi competenti detto progetto. L'interessamento del ministro è ritenuto del tutto urgente e necessario, perché con la messa in opera di provvedimenti radicali — sempre auspicati, ma mai avviati a soluzione — si possa affrontare il problema nella sua interezza, evitando per l'avvenire il ripetersi di altri possibili allagamenti e conseguenti gravi danni all'agricoltura.

« La soluzione integrale di questo problema investe notevoli interessi soprattutto sociali. Infatti, le popolazioni agricole dell'agro nocerino-sarnese danno vita, non da oggi, al mantenimento del citato consorzio con tassazioni assolutamente onerose, senza ottenere neppure il beneficio relativo all'espurgo razionale dei torrenti in questione.

« Quale azione immediata e di emergenza, l'interrogante chiede che il ministro intervenga con provvedimenti straordinari, quali sussidi, distribuzione sementi, di concime, con contributi per l'acquisto di animali da cortile, andati perduti, ed altri interventi, che si ritengano utili, atto ad esprimere la solidarietà del Governo democratico verso popolazioni il cui tenore di vita è già molto basso per persistente crisi dell'agricoltura.

(20407)

« D'AREZZO ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della pubblica istruzione, in merito ai fatti accaduti a Conversano per l'istituzione e l'apertura dell'Istituto magistrale co-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

munale in quella città. In particolare gli interpellanti chiedono al ministro di sapere:

1°) se è vero che il predetto Istituto magistrale comunale di Conversano ha iniziato regolarmente la propria attività con il corrente anno scolastico;

2°) se è vero che, nel primo giorno di scuola, gli iscritti al predetto Istituto magistrale erano 30, di cui 26 maschi e 4 femmine;

3°) se è vero che, per il successivo intervento del vescovo della diocesi di Conversano, è stata inibita la frequenza dell'istituto alle 4 iscritte, le cui domande corredate dai documenti richiesti erano state regolarmente accettate e che erano state ammesse alle lezioni dei primi giorni di scuola;

4°) se è vero che, per effetto dello stesso intervento vescovile, il sindaco ha cambiato la denominazione della scuola da « Istituto magistrale comunale » in « Istituto magistrale comunale maschile »;

5°) se, infine, è vero che le denunciate manovre di una autorità estranea a quella politica ed amministrativa intendono favorire l'Istituto magistrale femminile « San Benedetto » diretto dalle suore di Sant'Anna, la cui madre generale avrebbe agito di concerto con il vescovo di Conversano per conservare all'istituto confessionale il monopolio della istruzione magistrale in gran parte della provincia di Bari.

(994) « SCARONGELLA, LENOCI, DE LAURO MATERA ANNA, GUADALUPI, BOGONI ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interpellato non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 22,30.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16,30:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario

dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3218) — *Relatore:* Reale Giuseppe.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3150) — *Relatore:* De Leonardis;

e di una mozione.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3105) — *Relatore:* Battistini.

4. — *Volazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3016).

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi tra l'Italia e la Somalia conclusi a Mogadiscio il 1° luglio 1960: *a)* Trattato di amicizia con annesso Scambio di Note; *b)* Convenzione consolare; *c)* Accordo commerciale, di pagamento e di collaborazione economica e tecnica con annesso Scambio di Note; *d)* Accordo sui servizi aerei (*Approvato dal Senato*) (3107) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi a Roma tra l'Italia e San Marino il 20 dicembre 1960: *a)* Accordo aggiuntivo alla Convenzione di amicizia e di buon vicinato del 31 marzo 1939 e Scambio di Note; *b)* Convenzione finanziaria; *c)* Accordo in materia di risarcimento di danni di guerra (*Approvato dal Senato*) (3151) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino per il miglioramento delle comunicazioni stradali tra i due Paesi, conclusa a San Marino il 20 novembre 1958 (*Approvato dal Senato*) (2870) — *Relatore:* Togni Giuseppe.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia popolare (547) — *Relatore:* Ripamonti;

del disegno di legge:

Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili e modificazioni al testo unico per la finanza locale, approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175 (589);

e delle proposte di legge:

CURTI AURELIO ed altri: Modificazioni al testo unico delle leggi sulla finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, per l'applicazione dei contributi di miglioria; alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, per i piani regolatori particolareggiati e nuove norme per gli indennizzi ai proprietari soggetti ad esproprio per l'attuazione dei piani medesimi (98);

NATOLI ed altri: Istituzione di una imposta annua sulle aree fabbricabili al fine di favorire la costituzione di patrimoni comunali e il finanziamento dell'edilizia popolare (212);

TERRAGNI: Istituzione di una imposta comunale sulle aree per il finanziamento di lavori pubblici (429);

PIERACCINI ed altri: Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili (1516);

— *Relatore:* Zugno.

7. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due mi-

lioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

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

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

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore:* Patrini;

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

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore:* Buttè;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore:* Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore:* Bisantis.

10. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore:* Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI