

DXXV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 25 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Congedo	25507
Comunicazione del Presidente	25508
Disegni di legge:	
(Presentazione)	25527
(Trasmissione dal Senato)	25507
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3218)	25508
PRESIDENTE	25508
PETRUCCI	25508
GEFTER WONDRIK	25513
SORGI	25519
DANTE	25525
Proposte di legge:	
(Annunzio)	25507
(Deferimento a Commissione)	25527

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Aimi.

(È concesso).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Revisione dei film e dei lavori teatrali » (Già approvato dalla II Commissione della Camera e modificato da quel consesso) (713-B);

« Ritocchi alla tariffa delle tasse di bollo sui documenti di trasporto » (Approvato da quella V Commissione) (3360);

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione competente che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede, con il parere della IV Commissione; il secondo, alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MARENGHI ed altri: « Modifiche all'articolo 314 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (3361);

PELLEGRINO ed altri: « Modificazioni alle norme sui delitti contro la polizia di bordo e della navigazione e contro le autorità di bordo previsti dal codice della navigazione » (3362);

SANTI e NOVELLA: « Modifiche e aggiunte alla legge 6 agosto 1954, n. 854, concernente l'approvazione delle tabelle nazionali delle

qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione » (3363).

Saranno stampate, distribuite e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Informo che l'onorevole Angelina Merlin ha comunicato di aver dato le dimissioni dal gruppo parlamentare del partito socialista italiano. Passa, pertanto, a far parte del gruppo misto.

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 Petrucci. Ne ha facoltà.

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, in questi ultimi tempi l'azienda delle ferrovie dello Stato, a causa di taluni spiacevoli incidenti, è stata all'ordine del giorno del paese.

In proposito è da rilevare che nel dopoguerra furono eseguiti tutti i lavori di ricostruzione e di riparazione della rete, ma fu provveduto solo in parte al rinnovo delle linee, degli impianti e del materiale rotabile. Di chi la colpa? Purtroppo, gli stanziamenti di cui l'amministrazione ha potuto disporre sono stati sempre insufficienti ai bisogni e gli ultimi, quelli del piano quinquennale, si esauriranno nel 1962.

Bisogna, quindi, riconoscere che ella, onorevole ministro, ha fatto di tutto per essere posto dal Tesoro in condizioni di affrontare e risolvere la crisi ferroviaria, con l'urgenza che il caso richiede: gli 800 miliardi destinati al risanamento, di cui al disegno di legge già presentato al Parlamento ne fanno fede.

È vero che si tratta di un piano decennale, ma quando si consideri che 500 miliardi saranno stanziati nel primo quinquennio e l'amministrazione sarà autorizzata ad eseguire, nel primo triennio, tutti i lavori che rivestono particolare urgenza e che gli altri 300 miliardi saranno destinati ai lavori che, essendo meno urgenti, potranno essere eseguiti nel quinquennio successivo, bisogna riconoscere che il Governo ha considerato il problema della vitalità delle nostre ferrovie

come una inderogabile ed insopprimibile esigenza del nostro paese.

È stato per altro asserito, da coloro che si lamentano sia quando i problemi non si risolvono sia quando i problemi stessi sono avviati a soluzione, che gli 800 miliardi sono insufficienti in quanto gli esperti e i tecnici ferroviari hanno preventivato una spesa di 1.500 miliardi per provvedere a tutti i bisogni della rete. In effetti, non potendo il paese sostenere attualmente uno sforzo finanziario maggiore, nulla vieta che la questione sia riesaminata quando si tratterà di stabilire la priorità dei lavori da eseguire nel secondo quinquennio; e, poiché in quella sede dovrà provvedersi per lo stanziamento dei rimanenti 300 miliardi, ritengo che sarà allora possibile ripartire alla insufficienza dei fondi aumentando tale cifra sino a 500 miliardi, prevedendo in anticipo le esigenze di rammodernamento. Nulla vieterà successivamente di provvedere ad un terzo stanziamento di 300-500 miliardi per ultimare tutti quegli altri lavori che eventualmente dovranno ancora essere eseguiti.

L'aumento degli stanziamenti, sia pure successivo, è giustificato dalla necessità di provvedere al rinnovamento del materiale rotabile e dei binari ed alla graduale soppressione dei passaggi a livello, cominciando dai più pericolosi: si dovrà provvedere, cioè, al ringiovanimento di quasi tutta la struttura tecnica ferroviaria.

Si tratta di una mole imponente di lavori che non potrà, ovviamente, essere eseguita in poco tempo; occorreranno invece diversi anni, non solo per non sconvolgere la rete e paralizzare la circolazione dei treni, ma per dar tempo all'industria di fornire il materiale necessario.

Con l'estensione dell'uso di rotaie da 50 e 60 chilogrammi per metro lineare, saldate elettricamente, sarà annullato il martellamento, riuscirà minore l'usura dei veicoli, più confortevole il viaggio, e sarà così possibile fare raggiungere ai convogli velocità più elevate di quelle attuali. Con l'applicazione altresì, su ampia scala, dell'automatismo a tutti gli impianti di segnalazione e di controllo della circolazione dei treni; con la graduale sostituzione dei segnali ad ala con segnali luminosi; con l'attuazione dei progetti che da tempo sono stati studiati per poter trasferire i segnali di linea in cabina, in modo che il conducente possa avere continua visione di detti segnali, sarà arrecato un notevole contributo alla maggiore sicurezza e alla maggiore regolarità di circolazione dei treni e le esigenze

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1961

dei viaggiatori potranno essere, così, pienamente soddisfatte.

Particolare interesse riveste per il Mezzogiorno e per le isole il potenziamento previsto, anche attraverso il raddoppio dei binari, delle grandi arterie di collegamento tra le regioni settentrionali e meridionali, nonché il fatto che nel disegno di legge venga tenuto conto delle necessità d'industrializzazione del Mezzogiorno e delle isole.

All'uopo è stabilito che una quota non inferiore al 20 per cento delle forniture e delle lavorazioni relative al piano pluriennale sia riservata al sud, il che costituirà un notevole incentivo per l'impianto nel meridione di industrie per la costruzione di materiale rotabile ferroviario e di apparecchiature ed impianti fissi. Devo darle atto, onorevole ministro, che con tale disposizione ella dimostra ancora una volta vivo interessamento per il progresso economico, civile e sociale delle regioni meridionali. A tal proposito raccomando alla sua attenzione la costruzione del doppio binario nel tratto Fiumeforto-Termini-Palermo (il raddoppio è stato eseguito nel solo tratto Termini-Altavilla). Tale opera riveste carattere di priorità perché in quella linea la circolazione è intensissima e si è creata una vera strozzatura.

La riforma di struttura, la quale ha lo scopo di dare all'azienda una maggiore autonomia di amministrazione e di gestione, sarà finalmente attuata conformemente all'indirizzo suggerito dai tre esperti nominati dal Governo per lo studio dei problemi delle ferrovie dello Stato.

Il consiglio di amministrazione dell'azienda, da organo consultivo diventerà organo deliberante e non sarà più presieduto dal ministro, ma da persona estranea all'amministrazione. I poteri di gestione saranno attribuiti al consiglio che potrà, a sua volta, delegarli ad un comitato ristretto e ad altri organi dell'amministrazione. Trattandosi di un'azienda di Stato, al ministro spetterà il controllo di legittimità e, in taluni casi, anche quello di merito sugli atti compiuti dall'amministrazione: in tal modo egli sarà sempre responsabile dell'azienda nei confronti del Parlamento e del Governo.

Tale riforma sarà esaminata dal Parlamento, ma sin da ora debbo dirle, onorevole ministro, di nutrire perplessità circa il sistema di assunzione del direttore generale per contratto, sia pure rinnovabile, giustificato dalla necessità di lasciare al Governo la più ampia facoltà di scelta della persona. A parer mio, invece, la circostanza che dovranno es-

sere estranei all'amministrazione sia il presidente del consiglio di amministrazione, sia gli otto esperti collaboratori, sia il comitato esecutivo, pone in evidenza proprio la necessità che il direttore generale continui ad essere scelto tra il personale dell'amministrazione.

È vero che il nuovo ordinamento dovrà conferire alle ferrovie dello Stato caratteristiche di azienda industriale, ma io ritengo che lo *status* del direttore generale dovrà rimanere immutato, agganciato cioè al normale ordinamento gerarchico delle amministrazioni dello Stato. Volere scegliere il direttore generale al di fuori dell'amministrazione significherebbe disconoscere i meriti di molti valorosissimi dirigenti dell'azienda, i quali non potrebbero più vedere soddisfatte le legittime attese della loro carriera. Mi rifiuto di credere che nell'azienda ferroviaria non vi siano tecnici in grado di svolgere le funzioni di direttore generale.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Neppure io lo credo.

PETRUCCI. Secondo il mio modo di vedere, l'azienda dovrà, pertanto, essere costituita a guisa di piramide, formata da personale amministrativo statale, ed avente al vertice un direttore generale proveniente, ferroviere fra i ferrovieri, dai ruoli della stessa amministrazione.

Al di sopra di quella piramide, se ne verrà a costituire un'altra minore, formata dal consiglio di amministrazione al cui vertice sarà il presidente di tale organo collegiale.

Motorizzazione civile. Anche nel 1960 la motorizzazione civile ha avuto un notevole sviluppo. Al 31 dicembre 1960 risultavano in circolazione circa 6,5 milioni di mezzi motorizzati, di cui circa 2,5 milioni di autoveicoli e 4 milioni circa di motocicli, con una densità media nazionale di circolazione di un autoveicolo ogni 21 abitanti e di un motociclo ogni 13. La densità media mondiale risulta di un autoveicolo ogni 22 abitanti, e ciò è irrefutabile prova del grande progresso compiuto dall'Italia in questo campo negli ultimi tempi.

Al 31 dicembre 1960 la densità media di circolazione della provincia di Torino è risultata di un autoveicolo ogni 10 abitanti, quella di Roma di uno ogni 10,4 abitanti; quella di Milano di uno ogni 11,5; quella di Firenze, Genova, Bologna, di uno ogni 14; quella di Napoli e Palermo di uno ogni 26; quella di Catania di uno ogni 25; quella di Messina, Siracusa e Ragusa di uno ogni 35; quella di Trapani di uno ogni 37, quella di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1961

Agrigento di uno ogni 70, quella di Enna di uno ogni 85.

Il 1960 è stato particolarmente favorevole in quanto si sono avuti notevoli incrementi nei tre settori della produzione, della immatricolazione e della esportazione.

Sono stati prodotti circa 600 mila autoveicoli, ne sono stati esportati circa 200 mila e per quanto riguarda le autovetture nuove di fabbrica, la immatricolazione ha subito un incremento di circa il 50 per cento rispetto al 1959, essendo stati immatricolati 360 mila circa autovetture di fabbricazione italiana, il che costituisce un eccezionale *record* non solo in campo nazionale, e circa 46 mila autocarri contro 20 mila nel 1959.

Sono stato sempre favorevole all'attuazione di una politica intesa a favorire il massimo sviluppo dell'automobilismo nel nostro paese perché esso crea ricchezza e produce lavoro, diminuendo la disoccupazione.

Ciò rilevato, bisogna fare tutto il possibile perché nel Mezzogiorno e nelle isole lo sviluppo dell'automobilismo abbia maggiore impulso che nel passato per attivare quei processi di incremento economico registratisi nelle zone più floride. Vi è infatti un costante parallelismo fra i dati relativi al reddito individuale e quelli relativi alla densità di circolazione. Esaminando la situazione delle varie province, si riscontrano le seguenti cifre di reddito individuale annuale: per Milano: 507 mila lire; per Torino: 431 mila; per Roma: 385 mila; per Napoli: 210 mila; per Palermo: 176 mila; per Catania: 164 mila; per Ragusa: 179 mila; per Messina: 157 mila; per Trapani: 172 mila; per Enna: 128 mila e per Agrigento: 119 mila.

La liberalizzazione delle licenze per autotrasporti merci per autocarri con portata fino a 50 quintali disposta l'anno scorso, ha migliorato alquanto la situazione nel settore degli autoveicoli per trasporto merci e migliorerà ancora di più, essendosi con recente ed opportuno provvedimento ministeriale consentito il rilascio della licenza di trasporto a quegli autoveicoli di portata superiore a 50 quintali che sono già in possesso della carta di circolazione.

Al riguardo debbo insistere sulla proposta da me formulata anche l'anno scorso tendente ad ottenere un certo grado di liberalizzazione nel campo degli autotrasporti merci aventi portata superiore a 50 quintali almeno nelle zone depresse. Qui il blocco delle licenze riesce particolarmente dannoso allo sviluppo economico, essendo limitatissimo il numero delle

unità in circolazione adibite al trasporto merci.

Per quanto concerne la situazione della nostra industria automobilistica nei confronti del mercato comune, dalla relazione per il 1960 del professor Valletta — presidente della Fiat — risulta che la nostra industria si trova in condizioni di poter competere, con buone possibilità di successo, con quella degli altri paesi.

Pertanto la situazione italiana è da considerarsi incoraggiante, essendo intensa l'attività industriale del nord e crescente l'iniziativa nel sud; ma uno dei problemi fondamentali per il nostro paese è ancora quello del grave squilibrio tra nord e sud, e bisogna, all'uopo, accelerare il passo per diminuire questo squilibrio. Su questo piano si è posta la Fiat con l'impianto di uno stabilimento per costruzione di materiale rotabile ferroviario a Reggio Calabria.

Per quanto concerne l'importazione dall'estero, bisogna tenere in massimo conto la necessità di adeguare la politica commerciale alla nuova situazione degli scambi internazionali creata dal M.E.C., per evitare che nello scambio dei prodotti sia favorita — come già rilevai l'anno scorso — la produzione straniera che risulta tuttora gravata da minori oneri fiscali rispetto alla produzione italiana.

È necessario, quindi, che il Governo si compiaccia di adottare in merito i provvedimenti che sono stati invocati da diverso tempo dall'industria automobilistica nazionale, per ottenere la parità fiscale tra la produzione italiana e quella estera, e salvaguardare, così, il lavoro nazionale in un ramo di grandissima importanza per il progresso economico, civile e sociale del nostro paese.

Un problema di grande attualità, interessante la pubblica incolumità delle persone e la sicurezza della circolazione, è quello degli incidenti stradali.

Si sperava che il nuovo codice rappresentasse in materia il toccasana, ma, purtroppo, i risultati che sono stati ottenuti dopo due anni dalla sua entrata in vigore non sono stati quelli sperati e gli incidenti aumentano di anno in anno. Nel 1959 si sono avuti circa 225 mila incidenti, con circa 7200 morti e 161 feriti. Nel 1960 gli incidenti sono aumentati a circa 272 mila, i morti a 8 mila e i feriti a 197 mila circa.

Tali dati dovrebbero far meditare tutti gli utenti della strada sull'invito alla prudenza automobilistica rivolto dal Pontefice, nel corso di una udienza generale, a tutti coloro che usano mezzi motorizzati, ammonendo

che gli incidenti mortali sono grave violazione del comandamento di Dio: « Non uccidere », il quale obbliga il credente, il cristiano, il cattolico, al rispetto della vita altrui e di quella propria. L'augusto interessamento del Pontefice conferma la particolare gravità del problema e l'urgenza di risolverlo per l'incolumità umana.

Per combattere il male, bisogna, a mio parere, educare, prevenire e reprimere: educare con tutti i sistemi di propaganda attuabili; prevenire, attraverso una più intensa vigilanza da parte di una polizia stradale accresciuta negli effettivi, per ottenere un maggior rispetto del codice da parte di tutti; reprimere con la maggiore severità — ma sempre nel rispetto della legge — per togliere agli incoscienti ed ai pirati della strada la possibilità di provocare nuovi incidenti.

La politica del coordinamento. Si sostiene da talune parti che il Ministero dei trasporti non può perseguire una vera e propria politica dei trasporti terrestri perché la materia è suddivisa fra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti, cosicché quest'ultimo si viene a trovare nella materiale impossibilità di influire sui problemi della strada e può soltanto limitarsi a decidere su quelli della rotaia, funzionando come una specie di ministro delle ferrovie.

La questione non è nuova, ma è stata sempre dibattuta alla Camera e io posso ricordare, in proposito, un ordine del giorno, votato all'unanimità dalla Commissione trasporti nella prima legislatura, col quale si richiedeva, in sostanza, di attribuire al Ministero dei trasporti i più ampi poteri che gli consentissero di effettuare un migliore coordinamento fra strada e rotaia e di svolgere una vera e propria politica dei trasporti terrestri.

Siccome ogni decisione in merito, risulta, evidentemente, di competenza del Presidente del Consiglio, l'ordine del giorno fu allora sottoposto al Presidente De Gasperi, ma la sua risposta non fu favorevole e l'ordine del giorno non fu sottoposto alla Camera per la votazione. L'argomento è stato riportato più volte in discussione, ma le cose sono rimaste al punto di prima.

Nessuna colpa può essere pertanto attribuita ai vari ministri dei trasporti se non hanno potuto realizzare quanto la Commissione parlamentare ha sempre desiderato. Speriamo, comunque, che la questione possa risolversi nel prossimo futuro perché tale risoluzione porterà certamente notevole beneficio al paese.

Per quanto riguarda intanto il coordinamento degli investimenti, il Governo ha già provveduto all'istituzione della commissione interministeriale per le comunicazioni, della quale sono stati chiamati a far parte il ministro del bilancio, quale presidente, e quelli dei trasporti, dei lavori pubblici e di altri dicasteri. Tale commissione è altamente qualificata e in grado di eseguire un lavoro di notevole importanza; nel campo del coordinamento degli investimenti, quindi, si può, ora, fare moltissimo.

Per quanto poi concerne i trasporti viaggiatori delle ferrovie dello Stato e quelli delle autolinee, è da tener presente che il coordinamento è già in notevole parte assicurato. Nelle riunioni che si effettuano presso gli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile, per l'istruttoria delle istanze tendenti ad ottenere la concessione di nuovi autoservizi e la modifica di quelli esistenti, e nelle altre riunioni che si effettuano presso i comitati regionali di coordinamento trasporti, interviene infatti un rappresentante delle ferrovie dello Stato e questi può difendere gli interessi delle ferrovie, evitando che si creino possibilità di concorrenza ai danni della azienda.

Bisogna per la verità dire che la vecchia legge del 1939 sulla concessione degli autoservizi di linea, benché abbia dato luogo in taluni casi ad incertezze nella sua applicazione, data la delicatezza estrema della materia, ha assolto bene il compito anche per quanto riguarda il coordinamento.

La nuova legge, che dovrà essere approvata dal Parlamento, prevede importanti modifiche e innovazioni. Le autorizzazioni provvisorie avranno la durata di un anno e potranno essere prorogate, al massimo, di un altro anno, dopo di che dovranno essere sostituite dalle concessioni definitive della durata di nove anni, e prorogabili per uguali periodi.

La stabilità delle concessioni darà maggiore tranquillità ai concessionari e migliorerà notevolmente i servizi con grande soddisfazione delle popolazioni interessate. Ma poiché l'esercizio abusivo costituisce un continuo attentato alla vitalità dei servizi, bisognerà adottare un provvedimento *ad hoc* dato che la legge nulla prevede in proposito.

Altra modifica di notevole rilievo, ai fini del coordinamento, è quella riguardante la costituzione del comitato delle autolinee, il quale è un organo consultivo chiamato a dare il proprio parere sugli autoservizi sostitutivi di ferrovie. Tale comitato sarà presieduto dal

ministro o dal sottosegretario, e di esso faranno parte i due direttori generali della motorizzazione e delle ferrovie dello Stato, nonché i rappresentanti di vari altri enti.

Per quanto riguarda « la preferenza » da accordare nelle concessioni, viene stabilito che, solo nel caso di grave e diretta concorrenza, può essere accordata la preferenza agli esercenti ad impianti fissi e viene abbandonato il concetto di « finitimità » dei servizi, disponendo che la preferenza venga accordata alle autolinee esistenti quando quelle istituendo costituiscano grave concorrenza o importante integrazione delle prime.

Per quanto riguarda il « divieto di servizio locale », viene limitata la potestà del concedente di inibire, nell'esercizio di determinate autolinee, il soddisfacimento di relazioni di traffico tra le località attraversate, e ciò per poter consentire la massima utilizzazione dei servizi da parte del pubblico.

Dall'entrata in vigore della nuova legge si avranno riflessi favorevoli nel Mezzogiorno e nelle isole dove potranno essere attuati nuovi servizi rispondenti a particolari bisogni locali, in quanto la legge contempla, per le autolinee di quelle regioni, sovvenzioni più elevate rispetto a quelle erogabili in altre zone.

A questo punto desidero brevemente intrattenermi sulla riforma di struttura dell'ispettorato della motorizzazione civile. Prima, però, mi sia consentito rivolgere un cordiale saluto ai direttori generali della motorizzazione civile e delle ferrovie dello Stato, ed esprimere il vivo apprezzamento per la loro opera particolarmente proficua ed intelligente nonché a tutto il personale da essi dipendente, che assolve i suoi compiti con alto senso del dovere e spirito di sacrificio nell'interesse del paese.

Più di una volta è stata affermata la necessità, alla Camera e al Senato, di procedere all'ammodernamento ed al potenziamento dell'attuale organizzazione dell'ispettorato, per metterlo in condizione di soddisfare sempre più e sempre meglio le particolari esigenze connesse col progresso industriale ed economico del nostro paese. In verità, i compiti d'istituto che l'ispettorato deve svolgere sono molteplici e di particolare importanza.

La vigilanza da esercitare sulle ferrovie concesse, sulle tranvie, filovie, funivie, sciovie, slittovie, linee di navigazione interna, autolinee urbane ed extra-urbane dimostra quanto sia grande la responsabilità di questo ufficio e come esso debba disporre di funzionari tecnici e amministrativi dotati di parti-

colare capacità professionale. Tra i compiti d'istituto rientrano, come è noto, i collaudi degli autoveicoli e dei motoveicoli, nonché gli esami dei conducenti. L'amministrazione ha dato prova della sua rilevante capacità nel far fronte alle varie incombenze del nuovo codice rispettando i termini stabiliti e superando così gravi difficoltà.

Considerato quanto sopra e considerato, altresì, che la motorizzazione civile continuerà a fare passi da gigante, bisognerà dotare gli uffici periferici della motorizzazione di mezzi moderni per il controllo tecnico degli automezzi e per rendere gli esami di conducente tecnicamente adeguati alle esigenze. Bisogna, altresì, attrezzare tali uffici con macchine, schedari e mezzi tecnici moderni, sia per effettuare operazioni tecniche con più esattezza e rapidità, sia per porre gli uffici stessi nelle migliori condizioni per svolgere compiti di accertamento tecnico, controlli e verifiche di natura contabile e finanziaria, presso le aziende di trasporto. Per poter provvedere alle aumentate esigenze, l'ispettorato generale della motorizzazione, a causa dei limitati mezzi a sua disposizione, ha potuto finora costituire soltanto quattro reparti automobilistici sperimentali (a Milano, Torino, Bologna e Napoli) e recentissimamente tre centri sperimentali specializzati, muniti di apparecchiature fra le più moderne in campo nazionale e internazionale: il centro fotometrico di Milano, quello fonometrico di Roma e quello per motori a combustione di Torino.

È evidente che i reparti sperimentali ed i centri attualmente in funzione sono assolutamente insufficienti ai bisogni, sempre in aumento, dei vari uffici e quindi occorrerà, con la riforma di struttura proposta, potenziare adeguatamente l'ispettorato della motorizzazione nella sua organizzazione centrale e periferica, dando luogo ad un ampio decentramento di funzioni dal centro alla periferia, in modo da conferire maggiore snellezza ai rapporti tra pubblico e amministrazione.

Sono sicuro, onorevole ministro, che ella porrà allo studio la questione da me prospettata e la risolverà nel miglior modo, nel superiore interesse dell'amministrazione e del paese.

Con la riforma di struttura dell'amministrazione ferroviaria, per la quale l'azienda verrà a conseguire notevole autonomia, le rimarrà, signor ministro, più tempo a disposizione per dedicare le sue energie alla realizzazione di quel grande dicastero dei trasporti, da più parti, ed anche da me, auspicato.

Da tempo, ormai, si trova all'esame della Camera il disegno di legge per il nuovo ordinamento amministrativo dell'aviazione civile.

Faccio, quindi, voti affinché, sia pure con le modifiche apportate dalla Camera (le quali tendono a trasformare l'Alto Commissariato dell'aviazione civile in un ispettorato per l'aviazione civile e traffico aereo) detto disegno di legge possa essere sollecitamente approvato dalla Camera e poi dal Senato. L'aviazione civile entrerà così a far parte del dicastero dei trasporti e si costituirà il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Si verrà a costituire uno strumento veramente prezioso per lo sviluppo dei trasporti terrestri ed aerei nel nostro paese, conformemente alle accresciute esigenze del popolo italiano.

È interessante rilevare al riguardo che nel 1960 si è avuto un notevole sviluppo dei trasporti in genere e del turismo in ispecie. Per la prima volta l'aviazione civile italiana ha trasportato un milione di passeggeri; d'altra parte sono stati ben 19 milioni i turisti stranieri venuti in Italia, essi hanno portato alla nostra bilancia valutaria un incremento di circa 400 miliardi.

Trasporti e turismo hanno concorso all'aumento globale del reddito nazionale con un aumento che ha superato il 6 per cento e ciò rivela il carattere particolarmente propulsivo di tali attività terziarie.

Il nostro paese è stato nel 1960 uno di quelli maggiormente favoriti dall'andamento economico generale e bisogna riconoscere che questo risultato è anche merito dell'impegno dell'industria privata, perché gli imprenditori, tra cui i concessionari di pubblici servizi ordinari e di gran turismo, hanno saputo assolvere i loro compiti nel miglior modo possibile ed hanno così potuto soddisfare le aumentate esigenze dei traffici.

Ciò consente di prevedere che i trasporti terrestri ed aerei progrediranno sempre più e concorreranno in misura sempre maggiore all'incremento del reddito nazionale, mettendo così in risalto la notevole importanza che sempre più conseguirà il Ministero dei trasporti e della aviazione civile. A ciò deve aggiungersi la prevedibile realizzazione della idrovia padana, importantissima via di acqua che dovrà collegare l'Adriatico con Milano e quindi con la Svizzera e che darà particolare impulso al progresso economico delle zone attraversate.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nel corso della mia esposizione ho esaminato i vari problemi dei trasporti, ed ho espresso un giudizio sull'opera

che il ministro si accinge a svolgere per la loro soluzione. Il mio giudizio sulla politica dei trasporti che ella, onorevole ministro, sta per porre in attuazione è nettamente positivo e questo è anche il pensiero dei miei colleghi di gruppo.

Affermo, pertanto, con tranquilla coscienza e con quella particolare responsabilità che mi deriva dall'essere vicepresidente della Commissione trasporti, che noi voteremo a favore del bilancio del Ministero dei trasporti, certi che esso arrecherà un notevole contributo allo sviluppo economico del paese ed al progresso civile e sociale del popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

GEFFER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo ascoltato finora molti interventi sui problemi dei trasporti, che sono indubbiamente di capitale importanza. Ci dobbiamo quindi limitare a delle proposizioni, anche perché sia la relazione dell'onorevole Giuseppe Reale sia la cosiddetta relazione Saraceno, che abbiamo attentamente letto, in fondo espongono cifre, prospettano problemi, ma non li risolvono, e soprattutto non risolvono il problema essenziale delle ferrovie, che è quello che concerne il personale.

Forse si teme di andare in profondità, di fronte all'evidente importanza dei problemi, all'imponenza delle questioni che essi comportano, alla necessità di arrivare veramente a quell'obiettivo che è nel programma del Governo e dell'azienda autonoma, cioè al risanamento del *deficit* delle ferrovie che, secondo gli ultimi bilanci, va progressivamente aumentando.

Noi siamo perfettamente d'accordo con coloro che ritengono che tutti i problemi dei trasporti dovrebbero essere coordinati da un'unica direzione. Oggi invece abbiamo veramente dei compartimenti stagni: le strade dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, le ferrovie dal Ministero dei trasporti, gli aeroporti dal Ministero della difesa; mentre tutto quello che attiene ai trasporti, cioè alla circolazione di uomini e di mezzi, dovrebbe essere guidato da un'unica mano e da un unico pensiero, quindi più solidalmente, più coerentemente, senza divisioni.

Oggi invece forse nessuno ha posto il dito sulla drammatica contrapposizione che vi è fra strada e ferrovia. Infatti lo Stato, dal notevolissimo, direi impressionante aumento della circolazione stradale, ricava entrate enormi: lo scorso anno la motorizzazione ha

reso allo Stato 527 miliardi, il che sta a significare che dall'automobilismo lo Stato trae una notevolissima parte dei suoi mezzi finanziari. Esaminate solamente sotto questo profilo, le strade sono estremamente redditizie, ma nello stesso tempo, esse costituiscono (traslasciando per il momento ogni valutazione di carattere morale) una colossale distruzione di ricchezza. Infatti i mezzi di locomozione che transitano sulle strade, considerando la questione esclusivamente dal punto di vista materiale, di fronte a quei 527 miliardi che hanno reso allo Stato l'anno scorso, hanno anche arrecato una gravissima perdita di ricchezza per le vittime che hanno causato.

A parte, ripeto, la questione morale e la considerazione della santità della vita che è al di sopra di tutto, ogni vittima della strada costituisce — in potenza se giovane, effettivamente se adulta — una perdita di ricchezza valutabile secondo i criteri con cui procedono le società assicuratrici. Quindi mettiamo in contrapposizione a quello che è l'utile conseguito dalle strade, e che naturalmente fa piacere al ministro delle finanze, la distruzione di ricchezza, di affetti, di patrimoni, di capitali.

Quando si parla di ottomila morti e di centomila feriti sulle strade, abbiamo il diritto di ammonire il popolo italiano e il Governo sulla serietà di questo problema che non rappresenta solamente una questione di carattere puramente affettivo, ma anche una questione da valutarsi in termini economici, per i riflessi di carattere materiale sul popolo italiano. Vi è quindi la necessità di ricorrere ad ogni mezzo perché questa distruzione di ricchezza, se possibile, sia eliminata o ridotta al minimo. Ma vi è questa contraddizione, onorevole ministro: da una parte lo Stato dà impulso alla motorizzazione perché da essa trae larghissimi mezzi, dall'altra esso dovrebbe difendere le ferrovie che svolgono un servizio pubblico e che nella strada hanno il concorrente più forte, proprio attraverso un'azione di compressione del trasporto su strada.

Di qui anche la necessità del coordinamento di tutto quello che riguarda i trasporti, in un'unica direzione. È veramente singolare che le nuove costruzioni ferroviarie debbano essere definite dal Ministero dei lavori pubblici, che ha un reparto apposito, in luogo del Ministero dei trasporti, che dovrebbe avere in materia, com'è del tutto evidente, una naturale competenza. Noi, invece, continuiamo a far costruire i nuovi tronchi ferroviari dal Ministero dei lavori pubblici, dopo che le ferrovie hanno compiuto gli studi e predi-

sposto i piani. Ciò porta a una dispersione di energie, di denaro e di tempo.

Le cifre che ci sono state fornite dal bilancio e soprattutto dalla relazione Saraceno, sono veramente impressionanti, perché dimostrano un progressivo peggioramento della situazione. Noi siamo oggi a 290 miliardi di spesa per il personale su 328 miliardi di introiti. La spesa per il personale quindi costituisce il 66,3 per cento della spesa complessiva dell'azienda. Abbiamo constatato che il Tesoro è intervenuto negli ultimi cinque o sei anni con ben 538 miliardi. La produttività è aumentata del 2,2 per cento mentre il costo del personale è aumentato del 4,8 per cento. Andando avanti di questo passo, nei prossimi anni la situazione si aggraverebbe ancora di più. Che cosa si deve fare? Gli addetti alle ferrovie sono 194 mila, i pensionati che gravano sul bilancio delle ferrovie sono 172 mila. Abbiamo un materiale logoro, abbiamo necessità di nuove linee, di rafforzare quelle esistenti, di costruire nuove carrozze, di battere la concorrenza della strada. Secondo una prima previsione, occorrono 800 miliardi; secondo il piano Saraceno, per mettere a posto le ferrovie occorrerebbero 1.500 miliardi. Ma forse, pur potendo disporre di queste ingentissime somme, si continuerebbe in queste spirali senza fine, perché, continuando con l'attuale struttura e con gli attuali sistemi, non vi sarebbe non dico il supero del vantaggio rispetto al costo, ma nemmeno la parificazione tra l'aumentato costo del personale e l'aumentata produttività.

Abbiamo inoltre il problema delle linee a scarso traffico, che costano 32 miliardi all'anno; il problema dell'ammortamento dei prestiti che comporta un onere di 15 miliardi all'anno; il problema delle integrazioni delle pensioni che costano altri 15 miliardi all'anno.

Vi è quindi la necessità che il Tesoro intervenga costantemente per sanare il *deficit* continuo (dai dati del 1939, invece, risulta che il bilancio delle ferrovie fu in quel tempo attivo per 992 milioni).

Che cosa si può e si deve fare? Certamente la mia competenza non arriva al punto di suggerire pronte soluzioni. Posso solo intravederle, come del resto le intravedono tanti colleghi della Camera; posso ritenere più giusta una soluzione o una prospettiva rispetto ad un'altra: ma nell'esaminare questi elementi, questi dati, la stessa relazione Saraceno, balzano evidenti le cause fondamentali che hanno determinato il sorgere di questi problemi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 25 OTTOBRE 1961

La relazione Saraceno si sofferma in particolare su tre questioni. A parte quella grossissima del personale, sulla quale gira ma, se non erro, non propone soluzioni, vi sono le questioni delle linee passive, delle concessioni gratuite e del *deficit*.

Un po' chiedendo lumi a coloro che ne sanno più di noi in materia, un po' esaminando per grandi linee la struttura essenziale delle ferrovie, potremmo avvicinarci ad una prospettiva di soluzione o quanto meno potremmo esprimere le nostre idee al riguardo. Forse saranno fondante o infondate, taluna potrà sembrare paradossale, ma alla stregua del buon senso, che molte volte ci dovrebbe guidare nei nostri atti e nelle nostre decisioni, ma che fa purtroppo difetto nelle determinazioni più gravi, potremmo arrivare per lo meno vicini a quella che dovrebbe essere veramente la soluzione di questi problemi di vitale importanza per lo Stato.

Le ferrovie esercitano una funzione che non è soggetta soltanto a leggi economiche. Questo è pacifico. Il compito delle ferrovie (bisogna per questo andare lontani) è stato anche quello di unificazione nazionale. La ferrovia, oltre che il trasporto di merci e di viaggiatori, ha avuto compiti strategico-militari. Le tariffe hanno o dovrebbero avere, quindi, oltre che la funzione di compensare un servizio, anche funzioni sociali. Che sia così è dimostrato dalla circostanza che vi sono numerosissime tariffe per altrettante voci. Nelle tariffe ferroviarie abbiamo prezzi diversi per il carbone, per i metalli, per i prodotti ortofrutticoli, per i fosfati, ecc., mentre il costo-chilometro è lo stesso, il che sta a dimostrare che lo Stato giustamente si preoccupa di adeguare le tariffe alle necessità di quelle determinate merci perché arrivino presto e nelle migliori condizioni a destinazione, tenuto conto anche della povertà di alcune delle merci stesse. Quindi non è vero che l'azienda lavori solamente a scopo di profitto (ove questo fosse, non si giustificerebbe l'azione dello Stato).

Perché interviene lo Stato? Perché le ferrovie devono svolgere questo importantissimo compito nella vita nazionale. Quindi o l'esercizio è a carattere sociale, e allora niente gestione commerciale con autonomia di azienda ed autosufficienza economica, o l'esercizio ha carattere industriale, e allora converrebbe senz'altro ritornare all'industria privata (questo non lo pensiamo; lo diciamo soltanto come tesi accademica).

Certo si è che l'attuale gestione statale è insufficiente: incidenti, ritardi, affollamenti,

sporcizia, personale che dimentica di avvertire i passeggeri che il treno brucia sotto una galleria (purtroppo sono cose che sono accadute), ed anche indisciplinazione e disordine. A parte le notevolissime prestazioni, a parte il sacrificio, a parte lo spirito di dedizione alla azienda della massima parte del personale, queste cose sono avvenute.

Ci permettiamo di dire: se le ferrovie fossero rese ancora più autonome come qualche tesi propugna, esse rappresenterebbero indubbiamente in mano a determinati partiti politici uno strumento politico, e quindi prima di arrivare a questo bisogna essere molto attenti. La gestione dello Stato deve rimanere gestione dello Stato, supremo moderatore e supremo disciplinatore, perché non avvenga quanto potrebbe facilmente avvenire ove si desse alla azienda una autonomia maggiore, con conseguenze notevoli in riferimento, a parte quelle di carattere politico, col potere di disciplinare a volontà le tariffe. Una volta, se non erro, le tariffe ferroviarie venivano stabilite per legge; oggi, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro dei trasporti, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria. Se l'azienda fosse autonoma potrebbe stabilire le tariffe a suo arbitrio, dimenticando la funzione sociale del trasporto. Quindi anche su questo punto mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro.

Le ferrovie si preoccupano della concorrenza della strada, ed è giusto perché essa diventa ogni giorno più pesante. Le ferrovie gestiscono anche per tal fine linee automobilistiche dirette. Noi a questo riguardo siamo dell'opinione che non gli inasprimenti tariffari possono costituire rimedio per il risanamento dell'azienda, bensì un'accresciuta massa di viaggiatori. Occorre invogliare la gente a servirsi di più della ferrovia, occorrono tariffe particolari per turisti, specie per i turisti esteri, occorre che la massa si abitui maggiormente alla ferrovia. Abbiamo avuto un calo del 2,8 per cento nella massa dei viaggiatori negli ultimi due anni: dato notevole e soprattutto preoccupante. Consideri, onorevole ministro, che attualmente quattro persone che partono da Roma e vogliono arrivare a Milano in prima classe spendono complessivamente 33.580 lire; se esse prendono a nolo una « seicento » o una « millecento » impiegando all'incirca lo stesso tempo (e tra un paio di anni, quando sarà completata l'« autostrada del sole », anche meno) spendono fra tutti 9-11 mila lire, cioè quasi un terzo. Queste cifre

spiegano lo sviluppo della motorizzazione ed anche il declino della ferrovia.

In queste condizioni che cosa deve fare la ferrovia? Deve fare in modo che o quelle quattro persone spendano di meno — e questo è molto difficile perché le tariffe sono quelle che sono — o siano invogliate ad usare la ferrovia per la rapidità del trasporto, per la bontà e comodità del servizio. Un ulteriore inasprimento delle tariffe avrebbe come conseguenza quella di indurre la gente ad usare ancor meno la ferrovia e a servirsi ancor di più dell'automobile, soprattutto per i tratti relativamente brevi di 250-300 chilometri, fino ad un massimo di 400. Le stesse statistiche hanno dimostrato essere un dato certo che l'aumento delle tariffe comporta una flessione delle utenze.

Pertanto, la politica da seguire è quella volta ad avvicinare le masse alla ferrovia, con tariffe particolari, soprattutto in favore degli stranieri, dei turisti, in modo da invogliarli a venire in Italia in treno anziché in macchina. Non solo ne trarrà un beneficio la ferrovia, ma si avrà anche un alleggerimento del traffico stradale, che presenta sempre maggiori difficoltà. È vero che anche le strade dovranno essere migliorate, ma è altrettanto vero che se le ferrovie saranno in grado di offrire un servizio eccellente o per lo meno buono, le strade saranno alleggerite del traffico degli autocarri, dei trasporti con rimorchio, di questi giganti della strada i quali senza dubbio svolgono un compito utilissimo, ma che sono anche i veri intralci del traffico, impediscono la rapidità dei movimenti e costituiscono la ragione principale di molti gravi incidenti, con frequenza purtroppo quotidiana.

Concessioni speciali. Vi è al riguardo un progetto di legge, pertanto discuteremo il problema a suo tempo. Si calcola che l'abolizione delle concessioni speciali dovrebbe apportare alle ferrovie dello Stato un vantaggio di circa 27 miliardi. I dati ci sono stati forniti sia dal rapporto Saraceno, sia dalla relazione. L'anno scorso sono stati concessi un milione 121 mila biglietti gratuiti, mentre le carte di libera circolazione sono state circa 28 mila. E da considerare, però, che di quel milione e 121 mila biglietti gratuiti 960 mila sono stati utilizzati da dipendenti delle ferrovie dello Stato, e così 20 mila delle 28 mila carte di libera circolazione sono andate a vantaggio di dipendenti od ex dipendenti delle stesse ferrovie. Ora, qualche facilitazione si può anche concedere: mi sembra però che si sia esagerato; il progetto di legge a cui accennavo si propone ap-

punto di porre un limite a questa situazione. A mio avviso, il provvedimento, più che sotto un profilo economico diretto, sarà utile in quanto servirà a contenere quel principio che forse con eccessiva larghezza è stato adottato, ed in base al quale, se esso fosse esteso a tutte le altre amministrazioni pubbliche, dovremmo riconoscere, ad esempio, ai postelegrafonici il diritto di spedire in franchigia lettere, raccomandate o pacchi. Però, signor ministro, sappiamo che il costo-chilometro che grava sulle ferrovie è identico, sia che la carrozza viaggi vuota, sia che viaggi piena: per energia elettrica, personale, consumo, ammortamento, ecc.

Ora, mi permetto di rilevare questo (ripeto che lo discuteremo quando sarà il momento): non riteniamo che l'abolizione totale delle concessioni speciali porti con sé una economia, perché siamo della modesta opinione che coloro che usano i biglietti gratuiti viaggiano solo perché hanno tali biglietti, quando non li avranno più o li avranno in misura ridotta, o non viaggeranno più o adopereranno un mezzo meno costoso, quale può essere l'automobile. Molti di coloro che usufruiscono di biglietti gratuiti si muovono senza necessità: in ogni caso, non avendo più i biglietti gratuiti, questa gente prenderà l'automobile e risparmierà due terzi della spesa che incontrerebbe viaggiando con il treno.

Non credo, quindi, che questo sia un provvedimento sufficiente per risanare il bilancio delle ferrovie dello Stato. Senza contare che l'abolizione delle concessioni speciali non porterà alcun beneficio sul traffico merci, che è quello più imponente e più interessante.

Soppressione delle linee passive. Si dice che costano all'azienda 32 miliardi e rendono il 12 per cento dei 32 miliardi. È esatto che bisogna cercare di eliminare le linee passive in maniera radicale, perché oggi le corriere possono supplire molto bene al traffico di 2-3 treni giornalieri. Però anche in questa materia bisogna andare attenti, perché, come ho detto dianzi, vi sono linee che hanno una funzione sociale, soprattutto là dove non arriva l'automobile. Nelle tratte di salita, con tornanti e gallerie, la ferrovia è sempre necessaria.

Quali i rimedi? Sarebbe andare contro corrente dire certe cose, me ne rendo perfettamente conto, ma indubbiamente tutto quello che attiene alla struttura, alla burocrazia delle ferrovie, al personale, pur rispettandone i diritti, va esaminato sotto un diverso profilo, perché non si arrivi agli eccessi

indicati da una relazione che ho in mio possesso. Si tratta di una pagina e mezza di competenze, di indennità che andrebbero raggruppate, condensate, ridotte, perché non è possibile che vi siano tutte queste voci congegnate in modo che un ferroviere che va in ferie continua a percepire molte delle sue numerosissime indennità accessorie. Ne elenco alcune: indennità di trasferta, di riposo dopo viaggi di lunga durata; chilometrica: per servizio di pilotaggio; per istruzione su locomotive; per accompagnamento al deposito di locomotive spente; per accompagnamento alle officine delle stesse; per rientro in residenza fuori servizio; per condotta mezzi di trazione attivi; mensili sostitutivi della trasferta; per trasporto materiali e strumenti; per traslochi; per prima sistemazione; per trasloco della famiglia anche in altra sede diversa dalla residenza del ferroviere; per cambio di abitazione; per rimborso di pigioni; per congedo per trasloco; per soprassoldo di località; per indennità di malaria; per compenso per alloggio o alloggio gratuito; per lavoro straordinario e cottimi; per soprassoldo per servizio notturno; per ore di lavoro impiegate nella condotta di locomotori o locomotive; per ritardi orari; per premi di percorrenza; per indennità di pernottazione; per compenso per assenza dalla residenza; per premi di economia; per sovrappremio quando manca il secondo agente di condotta; per servizi speciali; per servizi fatti su carri misti; per soprassoldo per cumulo di funzioni; per scorta treni senza bagaglio; per agenti di stazione in funzione di personale di scorta e personale di scorta incaricato di servizi speciali; per premio di maggior produzione; per premi di operosità; per soprassoldi per servizi in galleria, ecc. Seguono altre indennità che occupano ancora una mezza pagina della relazione, ma che per brevità non leggo.

Ci troviamo di fronte ad una situazione inverosimile! Le indennità per lavori speciali e per lavoro straordinario sono doverose, ma che si abbia una casistica di questo genere, che probabilmente — per il pagamento di tutte queste indennità in essa previste — richiede centinaia di impiegati, mi par cosa da esaminare attentamente. È evidente, infatti, che si debba ricorrere ad un numerosissimo personale solo per fare il conteggio di quanto possa spettare, in poche lire, a ciascun agente delle ferrovie per queste varie voci. La questione va dunque guardata a fondo, se non altro per semplificare questo servizio così complesso: semplificazione che porterà indubbi vantaggi all'azienda.

Altra osservazione: siamo in periodo di automazione, macchine elettroniche vengono continuamente prodotte ed installate. Penso che, di fronte a questa situazione, con la prevista abolizione di circa 5 mila chilometri di ferrovia, non vi dovrebbe essere necessità di nuove assunzioni (salvo la sostituzione del personale che va in pensione). Occorrerebbe dunque limitare al massimo le assunzioni di personale, per contenere il più possibile questo grave onere per l'azienda.

Signor ministro, il Tesoro l'anno scorso ha integrato il bilancio delle ferrovie con 145 miliardi. Io le chiedo: se l'azienda dovesse diventare veramente autonoma, avrà ancora questa integrazione? Se l'avrà, non sarà autonoma « per la contraddizione che nol consente ».

Se c'è autonomia, dev'essere autonomia completa: quindi, introiti, spese, avanzo di gestione e versamento allo Stato, così come fa — per esempio — l'azienda monopoli tabacchi. Se questo non avverrà, come non potrà avvenire, è inutile parlare di azienda autonoma la quale dipende per la sua vita dal Tesoro, il quale versa tre o quattro volte per tre o quattro voci diverse l'integrazione necessaria affinché l'azienda a fine d'anno porti — almeno sulla carta — il bilancio a pareggio. Un'altra osservazione desidero fare relativamente ai depositi che l'azienda fa presso istituti bancari. No, quel che resta dev'essere versato dall'azienda al Tesoro! L'azienda non deve versarlo agli istituti bancari e non deve lucrare questi interessi.

Io proporrei una soluzione, signor ministro, e la prego di non considerarla paradossale. Posto che non si può parlare di azienda autonoma per l'essenziale motivo che la vita dell'azienda dipende dal contributo del Tesoro, cioè dal contributo di tutti i cittadini italiani che pagano — anche se non viaggiano — il costo del viaggio degli altri (questa verità non può essere negata!), una soluzione, che — ripeto — potrebbe anche non essere paradossale, sarebbe questa: atteso che, in fondo, la cassa che paga è sempre una e la cassa che introita è sempre una, per dare all'azienda la possibilità di un avanzo che le consenta di sostenere le indispensabili spese di struttura per l'ammodernamento e il potenziamento delle linee, ecc., si potrebbe togliere all'azienda il gravame delle pensioni e riversarlo sul Tesoro.

Si dirà: è una partita di giro. Ma non abbiamo già delle partite di giro quando il Tesoro ripiana il disavanzo di gestione in 34 miliardi, quando il Tesoro versa l'integra-

zione per le pensioni, quando il Tesoro versa una parte delle spese per interessi relativi all'ammortamento di prestiti che le ferrovie dello Stato hanno contratto e continuano a contrarre e dovranno contrarre per la loro vita? Non sembri dunque paradossale la proposta di accollare definitivamente al Tesoro il pagamento dei 94 miliardi spesi per le pensioni; la situazione non muterà sostanzialmente, in quanto di fatto è già il Tesoro che affronta quest'onere, e l'azienda avrà un avanzo tale da consentirle di coprire una parte almeno delle spese.

Mi intratterrò ora brevemente su alcuni problemi che riguardano in modo particolare Trieste, limitandomi a semplici enunciazioni, dato che la fondatezza delle richieste dei triestini è stata riconosciuta più volte e anzi, in varie circostanze, il Governo ha dato assicurazioni circa il loro soddisfacimento.

La prima esigenza è quella del raddoppio della linea ferroviaria Trieste-Venezia, collegata già prima della grande guerra da una linea a doppio binario che venne poi parzialmente distrutta nel 1944. Dopo la guerra sono stati ricostruiti 45 chilometri del doppio binario fra Trieste e Cervignano ed altri sedici tra Venezia e Quarto D'Altino; bisogna inoltre tener conto dei sedici chilometri delle stazioni. Tutti i ponti sono stati ricostruiti, le varie opere d'arte compiute, l'elettrificazione condotta a termine e sono state predisposte anche le sottostazioni per l'alimentazione della progettata seconda linea; vi è la massicciata e la sede ferroviaria è già pronta. I lavori più importanti e più costosi sono quindi già fatti; si tratta soltanto di installare il doppio binario sui rimanenti 80 chilometri circa. La spesa non è eccessiva in quanto, secondo dati forniti dalle stesse ferrovie dello Stato, essa ammonterebbe a tre miliardi e mezzo.

Esistono dunque le premesse per l'accoglimento di questa richiesta della città di Trieste, che ha sempre desiderato essere collegata alla rete nazionale da un doppio binario, sia per disporre di più veloci ed efficienti comunicazioni, sia per sentirsi anche spiritualmente più vicina al resto d'Italia. Oggi, invece, arrivando a Mestre sembra di giungere in un altro paese: i rapidi diventano accelerati e si fermano ad ogni stazione, cosicché i ritardi sono frequenti. Per la verità, si è tentato di rimediare a tali ritardi, ma con un mezzuccio che non fa onore alle ferrovie dello Stato: i soloni dell'amministrazione ferroviaria, nel formulare il nuovo orario entrato in vigore nel maggio di quest'anno, han-

no pensato di anticipare la partenza e di ritardare l'arrivo, del direttissimo Trieste-Roma, per cui in effetti non si hanno più ritardi ma il tempo di percorrenza è aumentato di 17 minuti: mentre la velocità dei treni si è accresciuta in tutto il territorio nazionale, tra Trieste e Roma si impiegano ora 17 minuti in più! L'inconveniente va al più presto rimosso e potrà esserlo soltanto con il raddoppio del binario.

La legge n. 289 del 21 marzo 1958, recante provvidenze a favore di Trieste e del Friuli-Venezia Giulia, ha stanziato 45 miliardi per opere pubbliche, fra cui opere ferroviarie. In questa legge era stato appositamente previsto il raddoppio della ferrovia Trieste-Venezia: sono passati tre anni e mezzo e non si è fatto niente. Il 24 maggio 1959 il ministro Angelini, inaugurando l'elettrificazione della linea Trieste-Venezia, ha solamente annunciato al popolo triestino che l'anno successivo sarebbe stato iniziato il raddoppio della ferrovia. Ho chiesto al signor ministro se la sua assicurazione avesse fondamento, dato che ormai siamo abituati a tante promesse non mantenute. Egli mi rispose: stia tranquillo, lo abbiamo detto e questa volta lo faremo. Sono trascorsi due anni e mezzo e neppure una traversina, un palo è stato ancora posto.

Perciò ho ragione di esprimere il rammarico per questa situazione e sottolineare l'esigenza di Trieste di avere il doppio binario, non soltanto per ragioni di traffico, ma anche per ragioni morali. Per quanto concerne il traffico, non è accoglibile la tesi dei preposti al servizio, che la linea così come è sia sufficiente al traffico attuale. Se tutto migliora, se vi è una maggiore intensità di produzione industriale e una maggiore prosperità, perché proprio noi dobbiamo rimanere legati al resto d'Italia con questa unica linea ferroviaria? Si stanno migliorando gli impianti industriali di Trieste, vi sono nuove iniziative e nuove fabbriche, nuove maestranze vengono impiegate; quindi si avranno nuovi prodotti che poi non potranno essere scaricati poiché le industrie del porto di Trieste non lavorano solo per l'estero ma anche per l'interno.

Concludendo su questa parte chiedo, a nome della mia città, per la quale abbiamo udito, con piacere, da ministri, da sottosegretari, da esponenti della vita politica italiana, frequenti attestazioni di amore, ma che mai una volta si sono concretate, per lo meno...

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Non dica questo.

GEFTER WONDRICH. Mi scusi, onorevole ministro, se l'ho detto, ma ciò risponde a verità. Vi sono promesse, che noi abbiamo accolto con animo grato, ma che non sono state mantenute. Si dia concreta attuazione a quanto è già stato previsto in una legge.

Brevi parole per il servizio di collegamento della « freccia della laguna » che è composta di sei elementi, tre elementi vecchi che partono da Trieste, e tre elementi nuovi che partono da Venezia. Così quando si prende il treno a Trieste, il viaggio viene fatto in condizioni non buone, su vetture vecchie, prive di aria condizionata, ecc.

Vi è poi la questione della linea Trieste-Udine-Tarvisio, che è di particolare importanza. L'esigenza del raddoppio è vivamente sentita rappresentando questa linea l'unico cordone ombelicale che ci lega con il centro Europa. Qualcosa è stato fatto, i piani di caricamento sono stati migliorati, la stazione di Pontebba è stata migliorata, ma il problema essenziale, quello del raddoppio, non è stato ancora affrontato. Ci rendiamo conto che vi sono difficoltà molto gravi, che si tratta di una linea di montagna e che quindi sono necessari costosi lavori di impianto. Vi è il vecchio progetto della ferrovia di Monte Croce, che accorcerebbe il tratto Austria-Trieste di molti chilometri, e che non sarebbe di difficile esecuzione.

Un'altra questione vorrei sottoporre alla sua attenzione, signor ministro: quella della ferrovia Trieste-Lubiana-Graz-Vienna. È vero che è collegata ad un problema di carattere internazionale, ma io ritengo che debba essere presente all'attenzione del Governo. Si tratta di una vecchia linea inattiva da sedici anni, poiché la Jugoslavia non consente il passaggio attraverso il suo territorio. A questo rifiuto, si potrebbe ovviare come si fa in Alto Adige per i treni provenienti da Innsbruck e che passano per San Candido: chiusura delle carrozze. Il ripristino di questa linea consentirebbe un notevole traffico di merci e di passeggeri da e per Trieste.

Un'ultima questione che riguarda Trieste, Gorizia ed Udine, concerne la discriminazione che l'Austria opera sui trasporti di merci per mezzo di autocarri. In altre parole, l'Austria non consente che un limitatissimo traffico di autocarri italiani verso il suo territorio; con il paradosso che alcune ditte italiane, proprietarie di boschi in Austria, non possono prelevare il legname con i propri autocarri.

È stato fissato in 450 il numero degli autocarri italiani che possono affluire in Austria: numero assolutamente insufficiente, specie

nella stagione di maggiore produzione ortofrutticola. È necessario che questo numero sia aumentato, ma sarebbe ancora più necessario stipulare con l'Austria un accordo che assicuri libertà di movimento, così come avviene per altri paesi.

Chiedo venia alla Camera per essermi dilungato ed all'onorevole ministro per quanto ho detto dianzi. È stata la passione che mi ha mosso. Creda pure, onorevole ministro, che non sarà mai da questa parte che mancherà il senso di rispetto per il nostro paese e soprattutto il sentimento di riconoscenza per esso. Sono un vecchio combattente, per cui posso dirle che quanto mi è sfuggito non aveva un senso irriguardoso: era ancora una volta la voce e la passione di Trieste che qui si esprimeva, perché dalla sua amministrazione, signor ministro, le sia concesso, senza eccessivi sacrifici, senza soverchi sforzi, quanto ho avuto l'onore di chiedere. (*Applausi a destra*).

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

SORGI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'argomento della motorizzazione civile anche in questa discussione è risultato di grande attualità, come chiaramente dimostrano gli interventi di numerosi colleghi, sia per i problemi profondamente umani che pone in merito ai suoi riflessi sulla salute e sulla vita umana a causa degli incidenti stradali e dell'inquinamento dell'aria, sia per l'esigenza di ammodernamento che impone alla rete stradale, destinata ad assorbire il flusso continuamente crescente del traffico, sia ancora per essere allo stesso tempo elemento ed indice dello sviluppo economico e sociale e del tenore di vita di una nazione e, nel suo ambito, delle varie regioni che la compongono.

L'importanza dell'argomento tende a salire di quota tanto nei suoi aspetti positivi, quanto nella problematica che ne consegue, per il constatato rapidissimo accentuarsi dello sviluppo della motorizzazione, che vede l'Italia fra le nazioni a più forte densità ed a più alto incremento.

Da noi, infatti, alla fine del 1960 si contava un autoveicolo ogni 26 abitanti. Tale densità è ancora inferiore a quella di altri venti Stati, tra cui gli Stati Uniti (un autoveicolo su 3 abitanti), Australia e Nuova Zelanda (uno su 5), Francia e Gran Bretagna (uno su 9), Germania occidentale (uno su 12). Tuttavia è migliore della media mondiale, che dà un rapporto di un autoveicolo su 29 abi-

tanti e ci pone molto avanti a nazioni come la Cecoslovacchia (uno su 71), il Giappone (uno su 264), la Russia (uno su 316) ed a tutti gli Stati d'Europa orientale, dell'Asia, dell'Africa e dell'America del sud.

Di particolare importanza, a testimoniare il ritmo di progresso dell'economia italiana in questi ultimi anni, è considerare lo sviluppo della motorizzazione dal 1950 ad oggi. Infatti, nel 1950 vi era in Italia un autoveicolo su 138 abitanti, oggi siamo al rapporto di 1 a 26 e fra un anno gli esperti ritengono che ci avvicineremo alla densità di uno ogni 20 abitanti.

Purtroppo, insieme con questo sviluppo avanza anche un altro fenomeno, quello degli incidenti stradali che dai 94.810 del 1952 sono arrivati ai 275.993 del 1960. Il loro numero in nove anni si è triplicato. Anche il numero dei feriti ha seguito lo stesso ritmo di incremento: dai 72 mila del 1952 siamo arrivati ai 200 mila del 1960. Per fortuna, diverso è il ritmo di aumento degli incidenti mortali, i quali da 4.266 del 1952 sono saliti a 8.197 nel 1960, anche se ritengo del tutto giustificate le riserve espresse dalla stampa per queste ultime cifre. Sembra infatti che il numero dei morti per incidenti stradali debba raddoppiarsi in confronto alle cifre ufficiali date dall'« Istat » che, seguendo un suo particolare metodo di rilevazione, si limita a catalogare sotto la voce « incidenti mortali del traffico » solo i casi di morte avvenuti nel tempo che intercorre tra il momento dell'incidente e quello del ricovero in ospedale.

Di questo problema, dalla continua tragica attualità, desidero accennare un aspetto particolare, rilevando che sull'argomento interferiscono troppe amministrazioni (oltre ai trasporti, anche i lavori pubblici, l'interno e le polizie municipali). La popolazione ha l'impressione che vi siano troppe interferenze, e che gli interventi siano caotici proprio in un settore in cui invece, più che in ogni altro, l'azione delle pubbliche autorità deve essere assolutamente armonica. Ad evitare conseguenze negative occorre chiarire che la competenza primaria spetta al Ministero dei trasporti, cui va affidata anche un'azione di coordinamento di tutti gli atti delle varie amministrazioni interessate.

Abbiamo visto nei mesi passati sulla stampa le reazioni decisamente negative nei riguardi di certe minacce di ritiro della patente dall'eccessivo sapore poliziesco, nonché nei riguardi di certe iniziative, in realtà un po' strane, come quella delle « auto civetta ». Erano iniziative o minacce che venivano da altri ministeri. Diversa è stata invece l'accoglienza

registrata sulla stampa alle dichiarazioni, pur ferme e responsabili, che, con il garbo e l'equilibrio che lo distinguono, il ministro Spataro ha fatto in alcuni recenti convegni in merito alla elaborazione in corso di alcune modifiche al codice della strada. L'impostazione del Ministero dei trasporti per sua natura è preventiva più che repressiva. Ed è per questo che mi sembra si debba da tutti insistere sulla necessità di rivendicare a questo Ministero, se non proprio l'esclusività nel controllo del traffico, certo però la preminenza della sua azione ed un suo chiaro compito di coordinamento delle attività delle altre amministrazioni che si interessano del settore.

Bisogna ottenere da loro dei risultati come questi: a) che la polizia stradale, invece di nascondersi in punti critici, al solo scopo di reprimere le infrazioni, magari arrivando quando è già avvenuto l'incidente, si metta bene in vista facendo notare la sua presenza ammonitrice appunto per prevenire l'infrazione e l'eventuale probabile incidente; b) che si compiano rilevazioni sui punti di maggiore frequenza di incidenti affinché se ne individuino le cause e, di concerto fra i trasporti, la polizia stradale e l'« Anas », si eliminino con sollecitudine quelle dipendenti, ad esempio, da particolari condizioni del fondo stradale o da insufficiente segnaletica o da errata regolazione del traffico; c) che sia semplificata e meglio evidenziata la segnaletica, specialmente in coincidenza dei centri abitati, dove le amministrazioni comunali si divertono talvolta ad accumulare cartelli che o sono di incerta interpretazione o si intralciano a vicenda per una chiara e pronta lettura.

Ma oltre alla necessità di un maggior coordinamento nella difesa della vita degli utenti della strada, desidero sottolineare la necessità di intervento del Ministero dei trasporti in un altro aspetto del problema della motorizzazione che mi sembra non sia stato ancora trattato da alcuno.

Il Ministero dei trasporti ha per legge il compito di controllare i requisiti tecnici degli autoveicoli in circolazione, come anche dei prototipi in costruzione. Ora, per questi ultimi ritengo che si debba svolgere un'azione tendente ad imporre ai moderni automezzi caratteristiche di maggiore rispetto verso la salute umana con un duplice ordine di cautele.

La prima cautela è questa. Bisogna chiedere ai costruttori che gli autoveicoli, tanto nelle linee esterne quanto nei loro abitacoli, siano meno ricchi di spigoli vivi e di punte sporgenti, siano più capaci di attutire i colpi e presentino vari accorgimenti atti a dimi-

nuire i pericoli a cui sono esposti quelli che viaggiano. In proposito vi sono degli studi riportati sulla rivista *Quattroruote* in una serie di articoli di Dal Monte: « L'automobile che il medico consiglia ».

Anche un'altra rivista, *L'Automobile*, riferisce alcuni studi ed esperimenti fatti negli Stati Uniti d'America per creare un «veicolo dell'incolumità». Forse l'argomento riguarda più l'industria e potrebbe riguardare anche la sanità, ma avendo il Ministero dei trasporti dalla legge questo preciso compito del controllo sui requisiti tecnici degli autoveicoli anche nella fase della costruzione, ritengo che non possa disinteressarsi di questo problema e che abbia tutti i titoli per cominciare a porlo all'attenzione dei costruttori.

La seconda cautela riguarda la difesa dai gas della combustione. I pericoli dell'inquinamento atmosferico, ai quali fino a qualche anno fa non si prestava molta attenzione, oggi sono oggetto di approfonditi studi. Oltre ai gas che provengono dalle industrie e dagli impianti di riscaldamento, si dà oggi il giusto peso anche ai gas di scarico degli autoveicoli, che contengono in particolare ossido di carbonio, dall'azione tossica ben nota.

Ma oggi si comincia a pensare a qualcosa di ben più grave. Alcuni cioè sostengono che tra i gas di scarico vi siano anche dei gas ad azione cancerogena, attribuendo ad essi il 10-15 per cento dei tumori del polmone. Sono stati compiuti in proposito esperimenti di laboratorio. Le stesse statistiche sulla epidemiologia del cancro ci dicono che gli abitanti dei centri cittadini presentano casi di tumori dei polmoni in numero notevolmente superiore agli abitanti delle zone rurali. Si sta svolgendo proprio su questo argomento un convegno a Torino, che il ministro Spataro, nella sua intensa attività che la stampa segue con tanta simpatia, ha inaugurato l'altro giorno.

Ai gas della combustione si aggiungono anche i vapori dei carburanti (e questo è un argomento meno trattato) che vengono immessi nell'aria ogni volta che si riempie un serbatoio in volume uguale a quello del liquido in esso introdotto.

Il pericolo esiste specie per le abitazioni che sono situate intorno ai distributori, perché hanno una lunga esposizione a questi vapori. Alla tossicità della benzina poi si aggiunge oggi quella ancor più pericolosa di alcuni additivi antidetonanti a base di piombo, quali il tetraetile e il tetrametile.

Nel corso della discussione svoltasi al Senato sul bilancio della sanità, è stata richia-

mata particolarmente l'attenzione sulla pericolosità di quest'ultimo additivo, il tetrametile, per l'alta capacità di volatilizzarsi del piombo in esso contenuto.

Ora, tutti questi pericoli forse non sono gravi se tali elementi vengono considerati isolatamente, ma acquistano grande rilevanza nei centri cittadini, soprattutto dove più intenso è il traffico, dove minore è la ventilazione per le case alte e le strade anguste, dove non v'è una sufficiente dotazione di verde.

La città esposta a maggior inquinamento da gas della motorizzazione — secondo quanto si legge sulla rivista *Aria condizionata* — pare che sia la città di Roma, con i suoi 350 mila motori compresi i motoveicoli. Essa presenta particolari punte di saturazione venefica dell'atmosfera in zone critiche per la circolazione, come nei tunnel e in certi incroci nelle zone più basse, con strade strette e meno ventilate e con conseguenze certamente negative per le persone soggette a lunga esposizione in quell'atmosfera nei negozi e negli uffici vicini.

Quale rimedio è possibile suggerire? A Londra stanno sostituendo agli autobus i filobus. In alcune città della Germania si sono messi in azione dei grossi impianti di aspirazione dell'aria delle strade per recuperarne i gas degli scappamenti, ma la spesa è enorme. In California (e su questo vorrei richiamare l'attenzione del ministro) si è imposto ad ogni autovettura l'uso di un purificatore, che elimina il 95 per cento della tossicità. In Russia stanno progettando autocarri con purificatori per il lavoro in galleria. Sono misure che possono essere adottate anche da noi e che, insieme con altri accorgimenti e controlli sulla composizione della benzina e sulle parti del motore interessanti direttamente la fase della combustione, debbono intervenire e rendere meno malsana l'aria delle nostre città, mentre il ritmo vertiginoso dell'incremento della motorizzazione non promette nulla di buono per quelli che in essa devono lavorare e vivere.

Oltre a questo argomento di carattere generale sulla motorizzazione, debbo trattare un problema riguardante le ferrovie, ed in particolare le ferrovie a scarso traffico, quelle che oggi con frase espressiva vengono chiamate « rami secchi ». Come abruzzese mi sento direttamente e reiteratamente interessato a questo problema. L'allegato numero 2 al bilancio dei trasporti reca un elenco di ferrovie con scarso traffico, tra cui: la Teramo-Giulianova per 25 chilometri, con indice 8,75; la Terni-Sulmona per chilometri 164, con indice 5,70; la Avezzano-Roccasecca, per chilometri 80, con indice 8,04; la Sulmona-Carpinone, per chilo-

metri 118, con indice 10,97 e, passando al Molise, la Termoli-Campobasso e la Campobasso-Vairano.

Purtroppo ci sono voci che, diffuse dalla stampa locale, creano allarmismi che sono ingiustificati, ma che intanto provocano reazioni da parte delle popolazioni e degli organi elettivi locali. Ho qui, per esempio, una delibera della giunta comunale di Teramo di vibrata protesta per la paventata eliminazione della Teramo-Giulianova.

Tratto questo argomento con animo sereno per tre motivi. Innanzitutto, vi sono le assicurazioni che il ministro Spataro, sempre sensibile ai problemi locali e specialmente a quelli abruzzesi, ha ripetutamente dato, asserendo che non vi è alcuna intenzione di sopprimere alcuna di queste nostre linee. In secondo luogo, le assicurazioni datemi ufficialmente dal ministro Angelini con nota del 29 febbraio 1958, secondo le quali « lo studio sulla situazione delle varie linee non prelude ad alcuna soppressione specifica né immediata né in previsione ». Da ultimo, vi è lo spirito stesso della legge 29 novembre 1957, n. 1155, la quale, all'articolo 3, dice precisamente: « In relazione ai disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico per le quali il rapporto tra le spese e le entrate di gestione è superiore a tre e che debbano essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale, o perché riguardanti la difesa dello Stato, sono assegnate specifiche sovvenzioni all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, a carico del bilancio statale, di ammontare pari al disavanzo di gestione delle linee stesse risultante, per ciascuna linea, da apposito allegato agli stati di previsione della spesa e dell'entrata delle ferrovie dello Stato ».

La considerazione della utilità nei riguardi della difesa dello Stato può valere in particolare per la linea Terni-Sulmona, la quale, oltre che di interesse sociale, è certamente anche di interesse strategico, attraversando zone dove le strade d'inverno rimangono bloccate dalla neve.

Ma tutte le linee cui ho fatto riferimento, e in particolare la Teramo-Giulianova, debbono essere mantenute in esercizio appunto per « riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale ». Non sono in gioco infatti con queste linee soltanto interessi locali limitati. Il raggio dei loro interessi e della loro importanza si amplia di molto per una impostazione recentissima della considerazione degli interessi sociali, secondo cui argomento focale dello sviluppo economico in genere e

di quello italiano in particolare è oggi diventato il superamento degli squilibri fra le zone. Oggi è considerato interesse generale dell'intera economia nazionale che siano colmati i vuoti economico-sociali, anche quelli limitati a zone ristrette.

In questo spirito va collocato e interpretato il significato dell'articolo 3, specialmente quando si pensi che — come ci fa notare l'ottima, diligente, acuta relazione del collega Giuseppe Reale — i « rami secchi », mentre rappresentano solo il 17 per cento della rete ferroviaria del centro-nord, costituiscono ben il 45 per cento di tutte le ferrovie del sud. Sarebbe una vera pazzia il solo pensare ad una smobilitazione del genere, che ridurrebbe di quasi la metà l'intera rete ferroviaria del sud, proprio in un momento di massimo sforzo per lo sviluppo dell'economia meridionale.

Tuttavia, signor ministro, le nostre popolazioni non sono completamente tranquille. Esse infatti non solo leggono ogni tanto sulla stampa locale notizie allarmistiche; non solo leggono i dubbi nell'animo di quegli operatori economici che vengono nelle nostre zone ad aiutare il lento processo di industrializzazione e che come prima cosa si informano logicamente circa i raccordi ferroviari; ma vedono anche il comportamento dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e ne traggono gravi motivi di perplessità.

Parlo, in particolare e per cognizione diretta, per la Teramo-Giulianova, alla quale nessun miglioramento viene apportato nel materiale fisso e mobile sì da indurre alcuni a pensare che proprio la si voglia veder cadere a pezzi. Eppure, da persona esperta mi si dice che si potrebbe almeno procedere a qualche miglioramento sia pur limitato, sostituendo l'armamento ormai decrepito con i materiali delle linee rinnovate, invece di venderli come rottami. Nessun miglioramento viene apportato nemmeno nei servizi: gli orari, ad esempio, non sono coordinati razionalmente per collegare gli altri servizi locali con la grande linea di comunicazione adriatica. Va addirittura rilevato — e sembra una cosa incredibile, ma è vera — che vi sono dei peggioramenti. Un esempio: i tempi di percorrenza oggi sono superiori a quelli dell'anteguerra. Il fenomeno si verifica non solo per la Teramo-Giulianova, ma anche per la Termoli-Campobasso, come pure per le altre linee che da Campobasso portano verso la capitale. Un secondo esempio: un tempo esisteva anche una carrozza diretta che faceva servizio fra Teramo e la capitale; oggi è stata soppressa. Questi peggioramenti, magari di piccola por-

tata, sono però altrettanti campanelli di allarme per la popolazione locale, quali eloquenti sintomi di un tacito piano di affossamento della redditività di tali rami, abbandonati dall'Amministrazione ferroviaria sulla china di una lenta consunzione.

Vi è infine da considerare un terzo elemento: la concorrenza dell'Istituto nazionale trasporti, concorrenza che non esito a definire sfacciata, in quanto continua, nonostante che da anni il fatto sia stato segnalato ai competenti uffici.

Lo so che è in atto un duello mortale fra strada e rotaia, e che si devono registrare molti punti di vantaggio a favore della strada, specialmente nei casi in cui i tracciati stradali sono semplicemente dei doppioni di quelli ferroviari, come avviene per l'appunto nella Teramo-Giulianova e nella Ascoli-Porto d'Ascoli. Ma lo Stato, per l'importanza anche sociale che hanno le ferrovie, deve intervenire in questa concorrenza che non pone in gioco solo interessi di privati, ma intacca la stessa economia di intere province. Veda lo Stato, ad esempio, se non lo interessi il fatto che si creino autostrade proprio in concorrenza con grandi linee ferroviarie. Può accadere infatti che di qui a qualche anno, quando si risveglierà, si accorgerà che anche quelle grandi linee ferroviarie saranno diventate passive con indice superiore a questo famoso 3, e si renderà conto di aver seguito una politica di vero e proprio autolesionismo, come spese irrazionalmente condotte a danno di un servizio statale e come aumento di spese improduttive, che tuttavia dovranno essere mantenute per motivi di carattere sociale.

Da tempo la stampa locale, voti di consessi amministrativi, ripetuti e circostanziati memoriali di benemeriti cittadini come i signori Lucidi e Di Giannuario, interventi di parlamentari di tutti i settori e, da ultimo, una documentata pubblicazione, *Processo alle ferrovie*, su cui richiamo l'attenzione del ministro dei trasporti, stanno agitando l'argomento con particolare riferimento alle due linee sopra ricordate: la Teramo-Giulianova e la Ascoli-Porto d'Ascoli, sottoposte ad una speciale concorrenza dell'Istituto nazionale trasporti. L'opuscolo sopra citato, a firma di Carlo Bachetti senior, porta questo espressivo sottotitolo: « La più grande frode organizzata da impiegati dello Stato ai danni dello Stato ».

Ma da parte del Ministero su questo tema è stato sempre mantenuto il più assoluto silenzio. Io rinnovo ora la denuncia in questi termini: le corse dell'Istituto nazionale trasporti sui tratti Teramo-Giulianova e Teramo-Pesca-

ra non si alternano con le corse dei treni in modo da creare una serie di equi intervalli durante la giornata, ma avvengono contemporaneamente ad esse, con appena qualche minuto di sfasamento. E ancora: da qualche tempo anche il collettame da Ancona e da Pescara per Teramo viene spedito con automezzi dell'Istituto nazionale trasporti piuttosto che per ferrovia. Andando avanti di questo passo, è logico che la ferrovia vada morendo di inedia.

L'onorevole Giuseppe Reale nella sua relazione, a proposito dei rami a scarso traffico, parla di una scelta che sarebbe stata fatta dalle stesse popolazioni. Ma bisogna pur dire che qualche volta è la stessa amministrazione che costringe le popolazioni a fare determinate scelte. Così i viaggiatori in partenza da Teramo, mentre nel 1927 erano 63 mila, si sono ridotti nel 1957 a 40 mila, anche se in questi ultimi anni si è verificato un leggero movimento ascendente del relativo diagramma, essendo risaliti a 43 mila nel 1960. Il movimento ascendente è ancora più notevole per quanto riguarda il trasporto merci: dalle 2.419 tonnellate spedite a carro completo nel 1959 si è balzati, nel 1960, a 8.753 tonnellate, il che significa che il movimento si è più che triplicato.

Mentre si afferma trionfante la ruota gommatata, resteremo fermi ad aspettare che il trenino ansimante arrivi, magari perdendo la coincidenza, come pittoricamente si esprime l'onorevole Giuseppe Reale nella sua relazione? No, non vogliamo stare ad aspettare, fuori del tempo, dei treni con l'asma! Chiediamo invece che, prima di consacrare la condanna della strada ferrata, si ammodernino i sistemi di gestione di un razionale inserimento di questo servizio nel quadro dei problemi economici e sociali delle zone interessate. Chiediamo il potenziamento e l'ammodernamento di queste linee, e l'adozione di misure ispirate a criteri di razionale amministrazione, oltre a quanto già è stato fatto presente per un migliore coordinamento degli orari, per il ritorno almeno alla velocità anteguerra, per una tutela della linea di fronte alla concorrenza dell'Istituto nazionale trasporti.

Per la Teramo-Giulianova, in particolare, si pone anche un altro problema: le rotaie attuali sarebbero insufficienti a sostenere i vagoni a carico completo per merci pesanti. La stessa insufficienza viene denunciata per il ponte ferroviario situato in vicinanza del capoluogo che è stato ricostruito dopo le distruzioni belliche. Noi chiediamo di sapere se ciò

sia esatto, giacché tutto questo rappresenta un ostacolo notevole per l'esportazione di alcuni prodotti di industrie di Teramo con notevoli carichi da spedire all'estero.

Altra questione che chiedo sia accertata è questa: da alcuni che sono ritenuti esperti mi viene riferito che a determinare il *deficit* della Teramo-Giulianova concorre anche il fatto che non sono conteggiati o, almeno, non sono stati conteggiati negli ultimi anni i carichi di una ditta locale che lavora per le stesse ferrovie dello Stato. Mentre per questi particolari accertamenti il ministro logicamente non può darmi — né la pretendo — una risposta nella sua replica (lo potrà fare con calma in futuro), invece per un altro argomento gli rivolgo una calda preghiera affinché dica subito sul problema fondamentale dei tronchi a scarso traffico una parola rassicuratrice per le popolazioni che sono in ansia e che tanta fiducia ripongono nell'attuale ministro dei trasporti.

Criteri di assoluta modernità oggi sono voluti dal ministro nella sua ampia visuale per un ringiovanimento dell'azienda, con un programma che veramente segnerà un fatto storico per le comunicazioni italiane. È il programma di cui tutti parlano, il programma la cui prima fase impegnerà 800 miliardi. Ora, tale agile, fresca e moderna impostazione che si vuol dare a tutto il problema ferroviario noi chiediamo che sia data anche a tutto il problema dei tronchi a scarso traffico, non accettando il dato di fatto degli odierni *deficit*. Qui infatti siamo al famoso circolo vizioso: i servizi sono abbandonati perché i passeggeri sono scarsi, ma il traffico passeggeri è così scarso perché i servizi sono antiquati. Sono elementi forse che si sorreggono negativamente a vicenda. Allora non accettiamo il dato di fatto, facciamo studiare le cause e ricercare i rimedi.

Nel programma di ammodernamento certamente questo argomento avrà una particolare considerazione, insieme con qualche altro argomento che accenno soltanto elencando: eliminazione dei vari passaggi a livello sull'Adriatica e sulla Tiburtina-Valeria (nei pressi di Tortoreto e nel tratto fra Pescara e Chieti, ve ne sono due di particolare pericolosità); apertura della barriera ferroviaria con sottopassaggi in mezzo alle cittadine costiere che hanno un movimento così intenso durante la stagione balneare; apertura necessaria della barriera ferroviaria che taglia in due quelle cittadine costiere che sono lunghe alcuni chilometri e che richiedono almeno ciascuna due sottopassaggi; soluzione sollecita del problema particolare di Pescara, del trasferimento

della stazione ferroviaria: leggevo ieri in un giornale locale (è la solita pagina che vuole ironizzare) che nel 1999 i nostri figli aspetteranno ancora che il problema sia risolto. Non è competenza del Ministero dei trasporti la nuova costruzione ferroviaria, ma tutti in Abruzzo conoscono l'azione tenace ed intelligente che il ministro dei trasporti ha condotto a tutti i livelli per risolvere questo problema. L'onorevole ministro forse potrà dirci nella sua risposta una parola definitiva per assicurare i dubbiosi sulla data di inizio di questi lavori.

Un altro argomento mi permetto di proporre all'attenzione del ministro: l'Abruzzo, insieme con l'Umbria e la Lucania, manca del compartimento ferroviario e tutti sanno quanti disagi crea questa situazione in Abruzzo e nel Molise, le cui ferrovie sono in parte competenza del compartimento di Ancona, in parte di Roma e in parte di Napoli. Occorre una concentrazione dei servizi ferroviari per il nostro Abruzzo e Molise. La regione, sia per l'estensione territoriale, sia per il numero della popolazione, sia per la rete ferroviaria, mi pare che meriti questa particolare attenzione da parte dello Stato.

Ci auguriamo, poi, che nel programma che si sta studiando siano compresi il raddoppio della linea adriatica e i necessari miglioramenti sia sulla linea adriatica e sia sulla Pescara-Roma, soprattutto per i servizi di ristoro e per le carrozze-letto. Sono due tratti in cui molto si potrebbe viaggiare anche di notte, soprattutto da parte di certe categorie che devono utilizzare al massimo il tempo disponibile e che, se i treni fossero muniti di carrozze-letto come sulle linee tirrenica e padana, potrebbero utilizzare meglio il tempo viaggiando anche di notte.

Da ultimo, si chiede da tutta la popolazione abruzzese il mantenimento della coppia di rapidi sulla Pescara-Roma, recentemente istituita.

Concludo con gli auguri all'onorevole ministro per l'opera che sta conducendo a favore di un settore così importante per la vita sociale e per le strutture economiche. Nella sua moderna visuale di questo obiettivo, egli ha impostato il problema in questi termini: una moderna rete di servizi del traffico per una moderna politica di sviluppo economico. L'altro augurio particolare che devo formulare è che di questo programma di ammodernamento nazionale, in un quadro di solidaristica ed equa distribuzione, abbia anche ad usufruire l'Abruzzo per essere aiutato nel suo tenace

cammino verso un avvenire migliore. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

DANTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un giudizio di sintesi sull'attività del Ministero dei trasporti, così come si desume dalle prospettive del bilancio di previsione e dalla pregevole relazione del collega onorevole Giuseppe Reale, e sull'azione concreta svolta dal ministro in carica per il potenziamento dei servizi ed i miglioramenti del personale, ritengo che sia doveroso che venga formulato in termini positivi.

Concordo con il giudizio espresso ieri dall'onorevole Sammartino che il programma di ammodernamento e di potenziamento del settore ferroviario, approntato dal ministro in carica, ha una portata che può essere definita storica.

Tuttavia, confortato come mi sento dalla comprensione dell'onorevole ministro e dei suoi valorosi collaboratori onorevole Volpe e senatore Cesare Angelini, e dalla loro profonda sensibilità democratica, mi sembra che sia opportuno sottoporre alla considerazione della Camera ed alla valutazione serena del Governo alcune osservazioni di fondo sulla politica generale dei trasporti; la quale, a mio parere, porta il peso di un peccato originario: avere, cioè, riversato la maggiore responsabilità del governo di tutta la politica dei trasporti nella persona che è, nel contempo, ministro dei trasporti e capo della più grande azienda di Stato quale è quella dei trasporti (la più imponente azienda di Stato del nostro paese), costituisce — a mio parere — un persistente pericolo per l'armonico coordinamento e per lo sviluppo di tutta la politica dei trasporti. Mi sembra infatti che sia fatale che tutta la politica dei trasporti venga influenzata dalla posizione di preminenza che giuoca l'azienda di Stato, sottoposta all'usura delle sue molteplici necessità.

In altro mio intervento ho sostenuto, e ritengo di aver dimostrato con ricchezza di cifre e di particolari, che il risanamento delle ferrovie dalle ingenti rovine della guerra ha del miracoloso, come del prodigioso ha questo suo mantenersi al ritmo così elevato, anche se impreveduto, dei trasporti su strada e per via aerea. Ma a me sembra che paghiamo anche qui il debito di una situazione che rimane confusa per la difficoltà di trovare un punto di sintesi di un sistema che rimane ibridamente competitivo, perché da un lato vi è l'azienda di Stato, con le sue imponenti strutture, dall'altro vi è il regime dei liberi

trasporti; una specie di sistema di « convergenze parallele ». Ma le convergenze non sono mai parallele.

Sotto questo aspetto fondamentale, la materia si presenta particolarmente complessa per le sue molteplici relazioni con la vita e lo sviluppo economico del nostro paese e per i problemi umani che essa pone tra gli utenti e soprattutto nello stesso personale preposto ai servizi: si pensi al problema della perequazione del trattamento economico di tutti gli addetti ai trasporti. La materia assume così un alto livello di responsabilità politica, perché il problema della coesistenza o della sovrapposizione dei mezzi di trasporto demanda alla saggezza del politico il dovere dell'utilizzazione e del potenziamento di tutti i mezzi che consentano un rapido, comodo, economico e sicuro trasporto di persone e di merci. Non può dirsi però che tale utilizzazione sia stata fino ad oggi impostata con criteri diversi da quelli sperimentali, senza cioè una precisa direttiva che potesse affrancare i settori interessati dal sospetto che la politica del Ministero dei trasporti graviti quasi esclusivamente sulle ferrovie e che le ferrovie facciano sentire il loro peso massiccio e decisivo su tutto il fronte ed in ogni direzione.

Il problema non è nuovo. Ricordo l'impostazione, che allora sembrò soddisfacente, che ad esso ebbe a dare un ministro dei trasporti particolarmente vicino al mio cuore (così come lo è, per altri motivi, l'attuale ministro), perché siciliano, l'onorevole Bernardo Mattarella. Nel periodo in cui dirigeva con tanto prestigio e competenza il Ministero dei trasporti egli ebbe a dire che « la politica dei trasporti deve tendere non a proteggere senza discriminazione e senza legittimità, ma soprattutto ad orientare consentendo incrementi o limitazioni che tengano conto della vitalità delle forze produttive e della loro effettiva funzione, cercando di evitare doppioni non giustificati né utili, che si risolvono in dispersioni di energie e di ricchezze che lo Stato, supremo regolatore delle pubbliche attività, non deve permettere e tanto meno incoraggiare ».

Posto in questi termini, il problema doveva evidentemente presentare gravi difficoltà ai fini di un concreto e positivo coordinamento tra le varie forme di trasporto; difficoltà che, come sottolineava allora lo stesso ministro Mattarella, sfuggono alla competenza dell'amministrazione vera e propria dei trasporti per investire la responsabilità degli altri dicasteri. Si ingigantiscono, così, le difficoltà, perché

il problema diventa di politica generale; ad esso, è doveroso riconoscerlo, non è stata ancora trovata una soluzione soddisfacente attraverso una necessaria definizione di chiare competenze e precise responsabilità.

Si pensi alla politica dei trasporti aerei, che oggi hanno assunto un volume così imponente da porre seri problemi sul piano competitivo alla stessa azienda ferroviaria; si pensi ai problemi relativi al trasporto su strada, da quelli concernenti la costruzione delle autostrade a quelle attinenti all'esercizio di esse, e si avrà la conferma di quanto ho detto.

È vero che le varie amministrazioni dello Stato agiscono di regola in buona armonia, nello spirito di quella comprensione che condiziona alla base l'armonico e coordinato sviluppo delle rispettive competenze; ma queste buone intenzioni, delle quali si hanno prove concrete, lasciano tuttavia insoluto il problema di un'integrale responsabilità della politica dei trasporti.

Senza dire che le regole di solito hanno le loro eccezioni. Una volta mi diceva scherzosamente un collega che, nel conflitto di competenza, due direttori generali di diversi dicasteri si trattano quanto meno come due potenze straniere! Sarebbe estremamente utile la costituzione di un organo che curi l'armonico coordinamento di tutte le branche nel rispetto delle singole competenze. Un organo diverso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, sul quale ricordo che l'onorevole Angelini sovente ritornava nei suoi interventi (ho davanti alla memoria una sua relazione al ricorrente bilancio), ma che poi, come ministro dei trasporti, si guardava bene dal realizzare.

Queste mie disquisizioni non vogliono essere pura accademia. Esse nascono da una constatazione reale e tendono a pervenire ad una pratica conclusione. So di parlare ad un uomo di azione, ad un uomo leale che assume gli impegni che sa di poter assumere e che mantiene gli impegni assunti.

La constatazione reale è lo sconcertante silenzio del dicastero dei trasporti su un problema di palpitante attualità, relativo alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Non mi si dica che la realizzazione di questa ciclopica opera, sulla quale con tanta competenza e ricchezza di particolari indugiava l'onorevole Bonino, sia opera che meriti il silenzio del dicastero che è maggiormente interessato alla sua realizzazione.

In tempi in cui il problema sembrava che potesse interessare più la fantascienza che la pubblica amministrazione, il suo dicastero,

onorevole Spataro, ci faceva sapere, per bocca del suo direttore generale del tempo, in un convegno di studi tenuto a Messina, che l'eventuale realizzazione del ponte sullo stretto poneva severi problemi d'ordine logistico e finanziario all'amministrazione ferroviaria, problemi che forse erano di difficile soluzione, forse più difficili della stessa soluzione dei problemi tecnici.

Oggi, però, il problema sotto il profilo tecnico è maturo per essere affrontato e risolto. Sotto il profilo politico non so quanto sarebbe avvilente se noi dovessimo assistere alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario tra la Francia e l'Inghilterra attraverso la Manica, senza aver realizzato il collegamento attraverso lo stretto di Messina.

Attualmente il traffico viario e ferroviario attraverso lo stretto di Messina è monopolio — ho detto la brutta parola! — delle ferrovie. E come monopolio ha le sue leggi crudeli. Ieri l'onorevole Bonino si indugiava a ricordare cifre facendo dei confronti che io non richiamo, ma che non sono certamente edificanti.

Non sono situazioni che ha creato lei, onorevole ministro, ella le ha trovate. Ma noi le abbiamo denunciate da tempo: noi abbiamo denunciato l'ingorgo del traffico nei periodi di punta, soprattutto nel periodo primaverile; abbiamo denunciato l'esosità delle tariffe, obiettivamente considerate ed affrontate al traffico lacustre e a quello ferroviario in generale: abbiamo denunciato che lo stretto di Messina era un laccio gettato al collo della speranza di rinascita della mia regione; abbiamo denunciato che nei periodi di sciopero il traffico attraverso lo stretto di Messina è letteralmente paralizzato, perché esso è, ripeto, nelle mani di una sola azienda, quella di Stato.

Adesso abbiamo appreso dalla stampa che si è costituita una società con capitali misti: di privati, della « Sofis » ed anche della azienda ferroviaria, per il trasporto delle autovetture attraverso lo stretto. Si prevede, se le notizie che abbiamo appreso dalla stampa sono vere, l'impiego di capitali che superano i due miliardi.

Ora io domando se era proprio necessario che l'azienda di Stato si inserisse nella costituzione di un'altra società per l'esercizio di un servizio che già essa stessa assicura. Che scopo ha, onorevole Spataro, la presenza dell'azienda di Stato in questa nuova società? Vuole l'azienda di Stato evitare che la nuova società si ponga su un piano di competizione? O vuole addirittura creare la competizione,

creando quelle forme così ibride, alle quali ieri accennava l'onorevole Sammartino, di enti con capitali di Stato che fanno concorrenza alle ferrovie?

Nell'uno e nell'altro caso l'azienda di Stato si trova in una posizione strana rispetto a quello che dovrebbe essere il suo scopo fondamentale ed il reale motivo del suo intervento.

Ma tutto ciò non conta, onorevole ministro, se tale intervento è, come pensiamo, sospinto ed animato dalle buone intenzioni di rendere più celeri, più rapidi e più sicuri i servizi attraverso lo stretto di Messina. Quello che conta è che tale presenza rafforza il nostro sospetto che il ministro dei trasporti insista nel non avere fiducia nella realizzazione della grande opera del secolo: il ponte sullo stretto di Messina, perché pone in evidenza la volontà del Ministero dei trasporti di affrontare e di risolvere il problema dei collegamenti viari e ferroviari tra la Sicilia e il continente con il solito tradizionale sistema del traghettamento.

Io dissi in un altro intervento che il non voler affrontare il problema del collegamento con un'opera stabile tra la Sicilia e il continente è una specie di separatismo a rovescio. Convegni di studio ad alto livello hanno affrontato il problema sotto il profilo tecnico: galleria, ponte, istmo, sono stati temi appassionanti di discussioni scientificamente elevate. Il compianto senatore Guglielmone ritenne di poter documentare che era possibile congiungere la Sicilia alla Calabria attraverso un istmo. Il progetto suscitò tanto interesse e tanto entusiasmo forse anche in lei, onorevole ministro, legato da vincoli di affetto al defunto insigne senatore.

Ma in tutti i ricorrenti convegni abbiamo avuto il grande assente: il Ministero dei trasporti. La regione siciliana ha stanziato 200 milioni per gli studi, per i sondaggi nello stretto; lo Stato è rimasto il grande assente.

Per quanto riguarda i capitali occorrenti per la realizzazione dell'opera, sappiamo che si è costituita una società della quale fanno parte persone di indiscussa capacità imprenditoriale, le quali hanno assicurato che sotto il profilo finanziario l'opera non presenta difficoltà. E allora, onorevole ministro, occorre rimuovere la paura dello Stato! È paura nostra nei riguardi dello Stato, perché lo Stato ha il dovere di secondare il coraggio nell'impresa e, come diceva Luigi Sturzo, nel rischio che educa. Solo così lo Stato diviene utile strumento di espansione umana.

Ella, onorevole ministro, è un uomo silenzioso nel lavoro, è un realizzatore concreto.

Vorrei affidare alla sua sperimentata qualità di realizzatore l'impostazione di questo problema che ha una portata storica. Leghi il suo nome alla realizzazione di quest'opera, onorevole Spataro. Avrà impegnato la gratitudine non solo della mia terra e del Mezzogiorno, al quale ella è tanto legato, ma anche quella di tutto il paese. (*Applausi al centro*).

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

Il seguito del dibattito, con le repliche del relatore e del ministro, è rinviato ad altra seduta.

Presentazione di un disegno di legge.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del ministro delle finanze, il disegno di legge:

« Interpretazione autentica della legge 26 gennaio 1961, n. 29, circa la disciplina degli interessi di mora dovuti sulle tasse e imposte indirette sugli affari di natura complementare ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Informo che la VI Commissione (Finanze e tesoro) ha chiesto che le seguenti proposte di legge, già assegnatele in sede referente, le siano deferite in sede legislativa:

CAPPUGI ed altri: « Agevolazioni tributarie a favore degli istituti autonomi per case popolari » (2551);

Senatori AMIGONI ed altri: « Agevolazioni tributarie per gli istituti autonomi per le case popolari » (3040).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,20.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE
