DXXVIII.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 26 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BUCCIARELLI DUCCI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LI CAUSI**

INDICE

	PAG.
Congedo	25617
Disegni di legge:	
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	25661
(<i>Presentazione</i>)	25648
Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3218)	25617
PRESIDENTE	25617
REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i>	25617
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i> 25625,	25641
GRILLI GIOVANNI	25642
MISEFARI	25644
VIDALI	25647
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3105)	25648
PRESIDENTE	25648
SPADOLA	25648
CASTAGNO	25652
Interrogazioni e interpellanza (<i>Annunzio</i>)	25661

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato De' Cocci.
(*E concesso*).

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.

Come la Camera ricorda, nella seduta antimeridiana di ieri è stata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Giuseppe Reale.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sento il dovere di porgere innanzitutto un ringraziamento al presidente della Commissione, il quale ha voluto affidarmi questa certamente non facile relazione, ed al ministro Spataro, che mi è stato particolarmente vicino con paterna, affettuosa solidarietà nello svolgimento del lavoro. Ringrazio anche tutti i colleghi, in verità numerosi, che hanno preso la parola nel corso del dibattito: la particolare sensibilità da essi dimostrata durante la discussione, l'altezza dei concetti, l'intuizione o addirittura la chiara formulazione delle scelte poi emerse dal dibattito rendono più breve ed agevole la mia replica, giacché ben poco ho da aggiungere a quanto è stato detto con tanta profondità di dottrina.

Il lavoro di stesura della relazione mi ha consentito di penetrare, attraverso il notevole

La seduta comincia alle 16,30.

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

(*E approvato*).

materiale messo a disposizione dagli uffici (che intendo anche in questa sede ringraziare), nel vasto mondo dei trasporti, al di là del fatto episodico e contingente rappresentato dal compito a me affidato di introdurre questo dibattito; se quindi avrò la possibilità di intervenire in quest'aula su questa stessa materia, penso che potrò fare tesoro di una visione d'insieme dei problemi dei trasporti.

Assolto questo doveroso compito, devo richiamare l'attenzione della Presidenza e del Governo su un problema che supera il ristretto ambito di questo dibattito ed investe la questione stessa del metodo di discussione dei bilanci. Come nei giorni scorsi, anche oggi pochi sono i colleghi presenti in questa aula. Quali le ragioni di quella che io considero non tanto una diserzione, quanto una manifestazione di disinteresse? È mia convinzione che si imponga una riforma del sistema di discussione dei bilanci, anche perché l'oggetto del dibattito si è di fatto allargato assai al di là dei limiti ad esso assegnati: nessuno degli oratori intervenuti si è indugiato in un'analisi dettagliata del bilancio, salvo uno solo il quale ha parlato di « odore di muffa »; un odore di muffa che può promanare anche da un bilancio sul quale l'Assemblea non ha il potere di effettuare la benché minima modificazione.

Ciò per due ordini di fatti. In primo luogo perché abbiamo approvato in apertura della discussione dei bilanci lo stato di previsione del Ministero del tesoro e, ciò facendo, ci si è obbligati a percorrere un certo *iter* di lavoro. La seconda ragione è dovuta al fatto che se, nell'ambito dello stesso bilancio, noi volessimo effettuare degli spostamenti, a parte la procedura parlamentare che importerebbe un ritorno all'altro ramo del Parlamento (ed a quattro mesi ormai dalla scadenza del bilancio ciò non sarebbe più possibile né consigliabile), resta il fatto delle difficoltà tecniche che ne deriverebbero ove si dovesse procedere ad una modificazione interna di capitoli secondo le indicazioni.

La genesi dei bilanci, quali vengono oggi presentati all'attenzione del Parlamento, si deve far risalire ad un periodo di cattività; quando la ragioneria generale dello Stato costituiva un freno alle volontà dell'esecutivo, quel freno che mi pare oggi sia largamente affidato alla responsabilità del Parlamento. Penso perciò che sia da studiare il modo di rendere attiva la partecipazione al bilancio, di destare cioè quell'interesse che in atto pare proprio solo di pochi ananti della materia e di coloro che, per amore delle campane che

suonano a distesa nel proprio paese hanno qualche particolare specifico interesse da rivendicare.

Ciò detto, affronterò uno dei temi sul quale un po' tutti si sono soffermati: la necessità dell'unità della politica dei trasporti. È necessaria — si è detto da varie parti — questa unità. Ne hanno parlato gli onorevoli Bogoni, Petrucci, Geffer Wondrich, Dante e Fiumanò, Mi pare che il discorso non sia nuovo.

BOGONI. Purtroppo!

REALE GIUSEPPE, Relatore. Utile questo « purtroppo », per quel che dirò poi.

Il discorso ritorna indietro nel tempo e basta scorrere con un po' di buona volontà l'intervento del ministro dei trasporti dello scorso anno, onorevole Ferrari Aggradi, per coglierne le evidenti necessità. Del resto, se posso fare un momento ricorso alla relazione che ho avuto l'onore di redigere, proprio nel finale si parla di tale prospettiva: « È chiaro che non ci si può sottrarre al dovere di una politica di coordinamento dei trasporti la quale, come non postula di per se stessa, pur se appare per tanti versi consigliabile, l'unicità del comando... così rivendica la necessità di una sintesi superatrice ».

Non si può non pensare ad una unicità di direzione della politica dei trasporti, anche se non si debba ricorrere ad una sola persona.

A me pare che, se è vero che entrano nel campo dei trasporti vari settori dell'amministrazione (trasporti, lavori pubblici, difesa, marina mercantile, poste, interno, partecipazioni statali), è anche vero che ove non fosse possibile pervenire all'auspicata unicità per quelle molteplici ragioni connesse con tutta una tradizione e con tutta una situazione che a persone responsabili non è dato facilmente di poter superare, ad un coordinamento è auspicabile che si arrivi. Potrà trattarsi di un contatto fra ministri (giacché non si tratta di unicità di persona, ma semmai di un'intesa), di un comitato di ministri che, nel molteplice esprimersi delle attività dell'uomo moderno, trarranno partito dall'esperienza che proviene dai vari dicasteri loro affidati, per raggiungere nel comitato una sintesi capace di dare vigore al settore e di correggere, se mai, ciò che nella politica dei trasporti deve essere corretto.

In questo senso mi pare di dover smentire subito coloro i quali, ad esempio, desiderano che l'« Anas » passi interamente alle dipendenze del Ministero dei trasporti...

BOGONI. È, questa, una vecchia aspirazione della nostra Commissione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. A me pare che non si tratti tanto di costruzioni stradali, nel senso tecnico della parola: ma che piuttosto sia la necessità di una sovrintendenza su tutte le attività che si svolgono sulle strade a interessare il Ministero dei trasporti. In altri termini, se è vero che il Ministero dei trasporti si interessa dei veicoli, è altrettanto giusto che si interessi della viabilità e del traffico. Mi pare, onorevole Bogoni, che il dissenso nella sostanza non esista.

Per quanto riguarda la motorizzazione, l'onorevole Bogoni ha parlato di carenza di personale, fenomeno che credo di aver messo in evidenza nella mia stessa relazione scritta. Altri invece, come l'onorevole Geffer Wondrich, ha parlato di esuberanza di personale, proponendone una riduzione.

Credo che i compiti che è chiamato ad assolvere l'ispettorato della motorizzazione siano ormai di tale natura e di tale portata (un indice: l'erario ne trae un gettito di 527 miliardi), che devono indurci a considerare con ampia visione non solo i problemi del personale, ma tutta la struttura dell'ispettorato, ai fini di quello sviluppo economico che vogliamo perseguire. Si impone, quindi, una maggiore considerazione del personale, non solo sotto il profilo numerico e delle qualifiche, ma anche sotto quello della struttura dell'ispettorato, di modo che settori fino a ieri poco sviluppati (come, ad esempio, i trasporti a fune, la navigazione interna, ecc.) abbiano a trovare in una società in cammino più adeguata strutturazione organica ai fini di un più efficiente servizio alla comunità.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, tema ricorrente è quello del loro riscatto, nel senso di portare sul piano della nazionalizzazione, o della statizzazione un campo attualmente lasciato, in parte, all'iniziativa privata.

MISEFARI. Lo Stato paga ed i profitti vanno ai privati. Questa è la situazione.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Quando le ferrovie nel lontano 1905 vennero riscattate, l'allora direttore generale nella sua relazione scriveva: « Aggiungasi a ciò la deficienza degli impianti nelle stazioni che limita l'utilizzazione del materiale rotabile, il cattivo stato di manutenzione in cui furono trovati gran parte dei rotabili, donde l'inevitabile giacenza inoperosa di un grandissimo numero di impianti, e infine la deficienza dei materiali di scorta nei magazzini e delle scorte di carbone lasciate dalla società, come si accennerà partitamente nella relazione. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato si ac-

cinse a studiare ed a concretare tutti i provvedimenti che i fondi messi a sua disposizione le consentivano di attuare senza indugio per porre riparo alle più dannose deficienze, formando innanzi tutto un programma di larga massima per i lavori da intraprendere, per le provviste di rotabili, per il rifornimento dei magazzini, esausti, come si è detto, di ogni sorta di materiale ».

Poiché ho ragione di ritenere che l'uomo non muta per mutar di tempi, ove a una realizzazione del genere auspicato si dovesse pervenire, evidentemente la situazione non sarebbe diversa, con la conseguenza inevitabile che ai *deficit* che attualmente denunciavamo altri se ne verrebbero ad aggiungere aggravando vieppiù una situazione che certo non per questa strada troverà, non dico la sua composizione, ma neppure la sua attenuazione.

Autolinee: anche qui ritorna il motivo della necessità di una gestione pubblica, e di pervenire al pieno possesso di tutte le leve direzionali di questo settore per risolvere problemi estranei al servizio delle autolinee, almeno in termini di bilancio. In termini di direzione politica e di coordinamento non discuto, ma non saprei — in termini di gestione — come poter determinare, attraverso l'avocazione allo Stato di questa attività, la risoluzione di problemi di disavanzo di altri settori, che considererò tra breve. Nel campo delle autolinee è vivamente avvertita l'esigenza di rendere stabili le concessioni. Tutti sanno, né io mi soffermerò in proposito, come la transitorietà sia uno dei temi dolenti del settore, e come non si possa non pervenire, attraverso apposito disegno di legge, a una composizione che, consentendo il necessario respiro di tempo, consenta anche eventuali maggiori investimenti, ulteriori attività marginali, un più prolungato periodo di ammortamento degli eventuali oneri. Parrebbe al relatore che il periodo, usuale nell'esperienza del settore, di nove anni potrebbe forse essere anche aumentato. Ho detto « forse », perché mi riferivo alla sensibilità degli investimenti, ove si tenga conto che dopo un quinquennio o un sessennio al massimo si tratta di rinnovare le attrezzature, attesa quella disposizione dell'anima latina ad essere sempre su posizioni nuove, a volere sempre qualcosa di originale.

È chiaro che questo beneficio, già riservato alle fiovie, potrebbe aprire maggiori possibilità di investimenti appunto per il più differito periodo di ammortamento degli eventuali capitali.

L'onorevole Colasanto ha parlato di auto-linee per studenti. Come componente della Commissione istruzione voglio subito assicurare l'eminente collega che non si è mai discusso in quella Commissione di provvedimenti del genere: al massimo si tratta di abbonamenti che vengono versati alle ditte esercenti queste linee, abbonamenti che, anziché pagare il padre dello studente, paga la scuola, per quella evidente solidarietà che non possiamo non sottolineare sempre più nella luce della nostra politica.

Credo piuttosto di dovermi soffermare su un aspetto particolare di ciò che avviene sulla strada: gli infortuni, soprattutto mortali, che veramente lasciano perplessi. La sicurezza del traffico sulla strada, ahimè!, tende a diminuire. Ottomila morti, uno ogni dieci giorni mi pare di aver capito per Taranto. Si impone ovviamente una maggior vigilanza, una vigilanza che, poiché non può curare il male una volta avvenuto, deve almeno prevenirlo, in forme di educazione a cui non sia possibile sottrarsi. Tutti i rimedi che sono stati invocati ed altri che in materia si potrebbero escogitare sono da considerare attentamente: da ciò che può essere detto a scuola, alla segnaletica, alla propaganda cinematografica. Tutto può tornare utile al fine di un apprendimento di quelle norme che valgono a cautelare la propria vita nei riguardi del pedone ed a salvare quel bene immenso che consideriamo essere l'esistenza umana.

Ma non tanto e non solo ai pedoni il discorso va rivolto, quanto anche ai mezzi. L'onorevole Sorgi, con una sensibilità che gli fa davvero onore, ha parlato di accorgimenti ai quali nella realizzazione costruttiva dei mezzi bisognerebbe fare riferimento: perfezionamento dei mezzi frenanti, limiti di velocità, soluzioni costruttive particolari.

In atto, penso che il ritiro delle patenti sia un argomento al quale si è particolarmente sensibili e che in via immediata, come fatto eccezionale, provvedimenti del genere varrebbero non poco a ridurre gli incidenti mettendo a ragione teste di « corridori » che non percorrono tracciati di corsa.

Si è parlato poi anche della necessità del miglioramento della rete stradale. Ne ha parlato l'onorevole Bogoni, e mi piace ricordare questo argomento proprio perché quella del miglioramento stradale è una necessità, un dovere su cui, non si sa perché, si vengono appuntando le critiche più severe.

Dell'E.A.M. dirò poco, dopo che, materia incandescente negli anni passati, oggi ha ottenuto sia una sistemazione giuridica del suo

personale, sia la presentazione al Parlamento del bilancio fatta dal ministro durante questa stessa discussione. Credo pertanto che il Parlamento avrà modo di interessarsi particolarmente al problema. Mi pare però che la sua autonomia non possa non essere rispettata: un assorbimento alle dipendenze del Ministero dei trasporti forse non costituirebbe il meglio, laddove l'E.A.M. può dare un contributo, e non piccolo, al coordinamento di tutti i trasporti nell'ambito del mercato comune; per ora solo una prospettiva forse, ma penso che i tempi siano maturi perché possa essere affrontata.

Non può non andare la solidarietà del relatore, come quella di tutti i colleghi che sono intervenuti, a coloro che propugnano le metropolitane. Si è parlato di Roma e di Milano; è ben giusto e ben urgente che si sottolinei anche la necessità di una metropolitana a Napoli. Penso che le metropolitane, per le considerazioni che mi permetterò di fare a chiusura della mia replica, costituiscano non soltanto una necessità tecnica di alleggerimento del traffico nei grandi centri, ma un grande contributo alla conservazione di quel bene che noi chiamiamo salute.

Mi è stato mosso rimprovero per non aver trattato diffusamente della navigazione interna. A me pareva il contrario, avendo nella economia della relazione riservato una seconda parte alla materia, e avendo posto in termini che direi nuovi un problema di così crescente interesse. Ringrazio l'onorevole Lombardi per le considerazioni che ha voluto fare e mi auguro che la soluzione abbia a trovare sempre più ampi consensi, di modo che la navigazione interna possa costituire una componente non piccola di quello che noi ci attendiamo appunto da una sana impostazione della politica dei trasporti.

E vengo all'azienda delle ferrovie dello Stato. Anche qui, proprio per non cogliere i motivi dalla stampa che quotidianamente ci capita di leggere, citerò un solo periodo dalla introduzione di un libro edito nel 1884 e dovuto a colui che fu anche ministro dei lavori pubblici, il Baccarini: « Il problema ferroviario, nel suo duplice aspetto della costruzione e dell'esercizio, affatica da gran tempo Parlamento e paese, ma li affatica più che altro per il molesto frastuono delle polemiche alimentate nel giornalismo quotidiano dalla ragion politica, esiguo veramente essendosi finora manifestato il numero di coloro che abbiano mostrato di averne fatto un esame proporzionato alla grandezza dell'argomento ». A distanza di circa ottant'anni la proposizione

introduttiva conserva, si direbbe, una sua fresca attualità: non perché i problemi non si siano venuti modificando ed adeguando alle esigenze nuove, che altrimenti dovremmo negare la validità della nostra stessa presenza nella storia, quanto perché alla base di certi problemi, come elemento direi costituzionale, restano certi fattori; e quanto poi si è venuto scrivendo e dicendo in questi ultimi mesi, spinti e sospinti da una sollecitazione che l'onorevole Sammartino definiva di psicosi, è la denuncia non ultima, purtroppo, di una situazione che forse gli uomini non riusciranno interamente e completamente a modificare, perché nell'intelligenza e nell'indicazione delle soluzioni si intrecciano elementi così composti e così scarsamente districabili che soltanto la faciloneria può parlare di soluzioni che credo di non potere in questa sede, almeno personalmente, condividere.

Si è detto — perché si parla di crisi — che la crisi nasce da cause esterne all'amministrazione medesima. È interessante fermare l'attenzione su queste cause: cause esterne. Dunque noi dovremmo già pronunciare un giudizio di assoluzione completa per quanto riguarda tutta la vita interna dell'azienda. Ma è nella vita interna dell'azienda che il bilancio mi costringe ad entrare. Limitandoci per il momento alle cause esterne che provocano la crisi dell'azienda, si indica come modo per superare le stesse una severa disciplina dei sistemi di concorrenza. Perciò, a sanare la crisi dell'azienda non tanto, o forse non soltanto, interventi all'interno dell'azienda, quando interventi disciplinatori, severi per giunta, dei sistemi di concorrenza. Si pensa cioè che sulla strada — evidentemente la strada è un fattore concorrente — o, non so, forse nei cieli sia possibile cogliere le ragioni della crisi dell'azienda per poterla superare.

La crisi, evidentemente, consiste in un disavanzo. L'onorevole Foa lo ha detto apertamente: bisogna trovare il modo di ridurre il disavanzo. Ed il modo consisterebbe nella severa disciplina a cui bisognerebbe arrivare attraverso la formulazione globale dei costi di trasporto. E si fa formale richiesta di conoscere i dati relativi all'attività dei sistemi di trasporto in concorrenza con le ferrovie.

Ora, se questi dati non sono conosciuti, per cui si chiede su di essi un'indagine a livello altamente scientifico, se non è possibile oggi determinare l'entità del problema proprio per la impossibilità di conoscere i dati, come — mi chiedo — possono essere invocati quei motivi di carattere economico-finanziario per risolvere problemi economico-finanziari all'in-

terno dell'azienda? Evidentemente l'impostazione storico-filosofica ha sopravanzato, secondo una certa schematica, le ragioni reali. E questo credo sia uno dei lati deboli di una certa valutazione della realtà che intende far rientrare tutti i fatti in una particolare visione del reale. Vi è un disavanzo incontrovertibile, un disavanzo notevole: si tratta di 63 miliardi di disavanzo di gestione industriale, 63 miliardi cui si è pervenuti in quanto ad un disavanzo ordinario di gestione di miliardi 44,6 si debbono aggiungere 19 miliardi se consideriamo — e lo faremo fra poco — il riclassamento, il potenziamento e il riordinamento.

Se a questi 63 miliardi di disavanzo di gestione aggiungiamo miliardi 82,3 per le pensioni e miliardi 35,3 per trasporti gratuiti, raggiungiamo la non modesta cifra di disavanzo di miliardi 181,7, per i quali dovremmo chiederci a chi tocca provvedere. Ove non volessimo sottrarci per un momento al Tesoro, al quale si ricorre per colmare questi vuoti, è evidente che non possiamo non riferirci se non a due voci: ai proventi del traffico e al personale, inteso nel senso di elemento che contribuisce ad incrementare le entrate, a dare, quindi, la possibilità economica per il superamento del disavanzo.

Non voglio fare considerazioni particolari, ma vorrei dire che se il patrimonio delle ferrovie consta di 4 mila miliardi (e lo abbiamo notato) e il disavanzo ordinario è sui 44 miliardi, disavanzo quale si dovrebbe desumere da queste cifre, credo che il rapporto fra il patrimonio e il disavanzo sia meno del 10 per cento, e pertanto in una valutazione economica non ci sarebbe motivo particolare per gridare al *crucifige* nei riguardi dell'azienda delle ferrovie. Ciò non toglie — preciso — che non si debba fare di tutto per ridurre quel disavanzo che nella sua gravità, nella sua entità certamente preoccupa, se pensiamo a ciò che sarebbe possibile fare, in un paese ancora socialmente per tanti versi sprovvisto, con una somma raguardevole come quella citata.

Ma, chiarita questa posizione di fondo per gli spiriti più scettici e per gli economisti più severi, esaminerò un momento il problema del riclassamento, del potenziamento, quindi del riordinamento. Il riclassamento è l'elemento fondamentale attraverso il quale bisogna passare per ottenere un aumento nei proventi: riclassamento è un riportare lo stato delle attrezzature e del materiale rotabile a condizioni di piena sufficienza.

Noi sappiamo che è stato purtroppo necessario, soprattutto con qualche prestito precedente, distrarre, anche se marginalmente, del-

le somme per sovvenire ad esigenze indifferibili, soprattutto nei riguardi del personale, sacrificando alcune opere che pure dovevano essere fatte.

Io non mi complimenterò per la somma degli 800 miliardi che costituiscono — penso — il primo passo per un riclassamento, un potenziamento efficace, un primo passo avanti — è stato affermato dall'onorevole Ceccherini — verso la modernizzazione. Penso che i 497 miliardi da spendere in dieci anni non siano certamente pochi, anche perché la spesa può essere concentrata in alcuni anni, secondo le possibilità dell'industria di fornire il relativo materiale.

Ma vien fatta una domanda sulla quale si rimane pensosi: una somma così notevole, eppur così modesta rispetto al valore economico di tutta l'azienda, non pare che possa essere una spesa anacronistica? Nasce il dubbio, in alcuni, che investire ulteriormente miliardi nel riclassamento e nel potenziamento di una rete ferroviaria appartenga piuttosto ad una volontà tenace di continuarsi che non ad una dinamica evidente nelle prospettive del domani del traffico. Tanto più appare preoccupante questa domanda in quanto, nel valutare gli strumenti per rendere moderni altri paesi (fortunatamente non di questo continente), coloro che sono stati preposti al piano organico di sviluppo non hanno considerato, né intendono considerare minimamente, la rete ferroviaria: vedi Venezuela.

La tentazione — direi — seduce non poco, perché è chiaro che nella ricerca dei mezzi si debba esaminare anche l'opportunità di certi atti: in questo caso, di certi investimenti. E la risposta a me pare non possa in Italia non essere che una: che questi investimenti vanno fatti, ed è tardi, e più bisogna farne, perché l'Italia, questa nostra terra, ha — accanto alla sua particolare conformazione orografica, per tanti versi così difficile, e che nessun *tunnel* di strade o superstrade o autostrade potrebbe nel più dei casi superare — un rapporto fra l'area di cui consta e il numero di abitanti, che questa area occupano, tale da non consentire assolutamente, né oggi, né domani, né — penso — fra cinquanta anni, proposito alcuno di sottrarsi all'urgenza, alla necessità, alla insostituibilità del mezzo ferroviario. Tanto più le ferrovie resteranno in quanto, per i traffici a lunga distanza e per le merci che l'economia chiama povere, non potrà mai sufficientemente reperirsi uno strumento di trasporto da essere preferito allo strumento ferroviario.

Ecco perché, a coloro che hanno avanzato o potrebbero avanzare perplessità sull'opportunità d'un investimento di questo genere, bisogna tranquillamente rispondere che questo investimento è insostituibile, indifferibile e necessario, ed altri ne postula, non soltanto per le esigenze cui ho fatto poco fa riferimento, ma anche per le esigenze che nell'ambito del M.E.C. (interessante quindi altri paesi) si sono venute in questo periodo determinando.

Non sarà, pertanto, il relatore a non sostenere decisamente questa necessità di investimenti; e tanto più questo sostiene in quanto, venendo da zone marginali, periferiche dal punto di vista geografico, di questa nostra penisola, maggiormente avverte l'esigenza di un servizio che, affrettando le percorrenze, riduca i tempi e giovi non solo all'economia (motivo che certo interessa), ma anche a sostenere quel patrimonio di affetti familiari che ciascuno di noi porta intensamente dentro di sé.

E mi lasci parlare, ella che è meridionale, onorevole ministro, del Mezzogiorno; del quale hanno parlato i colleghi Bonino, Petrucci, Fiumanò, Colitto, Bardanzellu, Dante, Sorgi, Sammartino, Bogoni. Tutti hanno parlato del Mezzogiorno. Qualcuno ha osservato che il tema del Mezzogiorno è motivo ricorrente in occasione di ogni bilancio; ma vorrei far osservare che ciò avviene in quanto il problema è profondamente sentito, il che non non può dirsi invece per altri, come è dimostrato dal fatto che nessun parlamentare, ad esempio, ha trattato i problemi delle comunicazioni ferroviarie in Lombardia o in Piemonte, cosa che lascia supporre che quei problemi siano già risolti o comunque avviati a soluzione.

Se questa è la volontà politica di tutti i gruppi rappresentati nella Camera, ed anche del Governo, è necessario che i problemi del Mezzogiorno siano tenuti presenti anche in sede tecnica ed amministrativa, perché la sovrannità del Parlamento abbia un valore ed un significato concreti e una sua pratica efficacia.

Non mi soffermerò su aspetti particolari delle comunicazioni meridionali, come hanno fatto, ad esempio, con tanta competenza e adducendo il linguaggio incontrovertibile delle cifre, l'onorevole Bonino ed altri colleghi; affronterò invece alcuni temi di fondo.

È costante nella storia dello sviluppo economico di molti popoli la tendenza ad orientare le principali comunicazioni nel senso dei meridiani, assai più che dei paralleli; alla luce di questa constatazione è evidente la ne-

cessità di pensare al riclassamento della linea ionica e al potenziamento di quella tirrenica, in modo da consentire una maggiore velocità dei traffici e, conseguentemente, un incremento degli introiti.

Nel suo discorso al Senato l'onorevole ministro ha precisato che nel programma attuato con lo stanziamento straordinario di cinquecento miliardi è compreso anche il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria (Reggio Calabria, lo sottolineo, non Villa San Giovanni!) e noi prendiamo atto senz'altro di questa dichiarazione auspicando in questa sede, come già nella relazione scritta, che forme eccezionali di investimenti della Cassa per il mezzogiorno consentano di affrettare i tempi dell'invocata realizzazione. Sia ben chiaro il carattere di eccezionalità di tali investimenti, che non devono diventare sostitutivi di quelli ordinari, ma devono aggiungersi a essi.

Gli onorevoli Dante e Bonino si sono soffermati sul progetto di costruzione di un ponte sullo stretto di Messina, progetto che non appartiene più ad un ipotetico e lontano futuro. Voglio augurarmi che l'invocato collegamento possa essere realizzato, in modo da attuare quel congiungimento tra la Sicilia e il continente che non pare ulteriormente differibile, tanto più ove si consideri che, entrando l'Inghilterra a far parte del mercato comune, non potrà non porsi il problema dell'attraversamento della Manica mediante vie sotterranee.

Circa il potenziamento dell'economia meridionale devo una risposta all'onorevole Colasanto, il quale ha voluto chiamarmi in causa a proposito di un complesso che il Governo è deciso a realizzare a Reggio Calabria.

Innanzitutto vorrei dirgli che se la stessa cosa chiedono i rappresentanti di gruppi politici a lui opposti, io resterei per lo meno perplesso sulla bontà del rilievo. Tuttavia, vorrei qui precisare che attualmente nel settore ferroviario le aziende I.R.I. facenti parte del gruppo Finmeccanica nella zona, onorevole Colasanto, che le sta particolarmente e giustamente a cuore, sono le industrie meccaniche aeronautiche meridionali che, con il nuovo stabilimento di Pozzuoli, svolgono la propria attività nel campo della costruzione di materiale rotabile ferroviario.

COLASANTO. Quando il Mezzogiorno non farà più carri ferroviari, cosa farà?

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Le industrie di Castellammare di Stabia esplicheranno la loro attività nella riparazione di materiale rotabile ferroviario. Ella sa che qui si tratta

di spendere una somma di 500 miliardi e che, con un articolo veramente frutto di intuizione e d'amore che non possono non far onore al ministro Spataro che l'ha voluto, i due quinti, cioè il 40 per cento di questi investimenti deve essere speso nel sud.

In base all'intendimento di affidare all'industria meridionale, sia privata, sia del gruppo I.R.I., l'esecuzione del 40 per cento di tali lavori, alla stessa dovrebbero pervenire commesse annuali per circa 24 miliardi di lire per 10 anni; poiché secondo una valutazione di massima la capacità dell'industria meridionale, compresi gli stabilimenti di Pozzuoli, consente di coprire circa i due terzi di tali lavori, ne deriva l'accertamento di uno scoperto del potenziale di queste aziende ubicate nel sud pari ad un terzo del lavoro da eseguire.

COLASANTO. Sono i conti della Fiat!

MISEFARI. Il Governo è nelle mani della Fiat. (*Proteste al centro*).

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Onorevole Misefari, quel che si fa per la Calabria non va mai bene, si tratti di università o di un complesso meccanico di costruzioni ferroviarie. Veda l'università. È una speranza che stiamo cercando di concretare e sarebbe già stata realtà se non vi foste opposti, voi comunisti, non per amore della vostra terra, ma per amore del vostro partito.

MISEFARI. Ella non intende l'amore che noi abbiamo per la nostra terra.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Ditelo ai vostri colleghi del Senato che si oppongono alla realizzazione dell'opera. (*Proteste a sinistra*).

L'altro elemento che si deve tener presente, nella valutazione dei fattori componenti il bilancio dell'azienda, è evidentemente il personale.

È stato detto che in me ha preso il sopravvento il sentimento, e che il modo con cui ho affrontato il problema del personale ha costituito sì un atto di solidarietà e di affetto verso questa categoria, cui non ha fatto però riscontro un senso di responsabilità politica. Devo dire anzitutto che io sono per l'uomo nella sua interezza, nelle sue esigenze economiche e spirituali. Chi ha avuto la pazienza di leggere la mia relazione, sa che non soltanto ho sentito il dovere di soffermarmi sull'aspetto economico, ma anche di toccarne altri che sono stati suggeriti dalle mie idee, dalle idee che, su questo argomento, ritengo abbia la maggioranza della Camera.

Vero è che in questa discussione è stata ripetuta una domanda sulla produttività del personale. Si tratta di un elemento estrema-

mente importante, che non ritengo possa essere oggi chiarito del tutto: secondo l'onorevole Degli Esposti, si tratta di una produttività estremamente elevata, mentre l'onorevole Ceccherini ho sostenuto che essa è diminuita. È importante chiarire questo elemento, poiché ritengo che il miglior servizio che possiamo fare sia quello di ristabilire la verità. Sotto questo aspetto io gradirei che gli organi dello Stato, chiunque ne abbia la possibilità e la capacità, vogliano intraprendere una ricerca precisa, giacché in questo più che in ogni altro settore vi è un'evidente discordanza di opinioni.

Tutto questo interessa perché su di una valutazione dell'azienda fatta da un punto di vista industriale influisce non poco il coefficiente della produttività del personale, al fine dell'eliminazione di quel *deficit* che, denunciato da anni, invano si tenta di ridurre.

E poiché penso che si possa e si debba fare qualche cosa in questo settore, ringrazio l'onorevole Cengarle per aver sottolineato la necessità dell'addestramento professionale. Con questo non si vogliono misconoscere i meriti e la preparazione di tutti e di ciascuno; si vuole soltanto dire che, nella dinamica dei tempi presenti, è necessario adoperarsi a tutti i livelli per acquisire quelle conoscenze che contribuiscono a rendere il servizio più efficiente, più economico ed utile ai fini che intendiamo perseguire. Sotto questo aspetto non posso non ritornare sulla denunciata carenza di elementi particolarmente preparati a livello direzionale: le giovani leve disertano i concorsi, poco attratte dalle non brillanti prospettive economiche della carriera.

Si sottolinea qui questa carenza, che deve essere superata anche, se necessario, modificando l'attuale legislazione: ciò è tanto più necessario se si considera l'ingente sforzo finanziario che il paese si accinge a sostenere per il potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Ciò detto, passo a parlare dell'incidenza del personale sulle spese. Anche qui non ho dati precisi. L'onorevole Degli Esposti parla del 33 per cento, l'onorevole Geffer Wondrich parla del 66 per cento. Forse il 33 per cento non può essere riferito a tutto il personale, ma probabilmente soltanto a una parte, a quel personale di esercizio al quale particolarmente guarda l'onorevole collega. Guardando invece al personale nel suo insieme, la cifra del 66 per cento come incidenza della spesa per il personale è forse la più attendibile. È molto? È poco? Evidentemente non si può rispondere proprio perché mancano gli elementi di quella produttività di cui ho parlato e per-

ché nessun altro bilancio può essere paragonato a quello delle ferrovie, per la singolarità, la complessità, la vastità, direi l'unicità dell'azienda ferroviaria.

DEGLI ESPOSTI. Questa sua posizione alla Ponzio Pilato è molto comoda.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Ponzio Pilato non fu certamente un cristiano. Il problema della remunerazione dei ferrovieri non può essere se non un problema di giustizia ed io, nell'invocare qui elementi che alla giustizia possono portare, penso di essere in una posizione non inerte ed indifferente ma di estrema responsabilità, perché è chiaro che ciò che veramente deve essere dato non può essere negato, ma, parimenti, ciò che non deve essere dato, deve essere negato. A questo fine l'ordinamento autonomo dell'azienda, dando al consiglio di amministrazione poteri deliberanti, offre la possibilità di vedere a fondo nell'azienda: i rappresentanti del personale non dovranno più denunciare la sottrazione di argomenti veramente interessanti alla competenza del consiglio di amministrazione, ma potranno esaminare tutti i problemi che a quel consiglio pervengono. Non si può infatti sottrarre alcun problema alla competenza del consiglio di amministrazione delle ferrovie, in quanto esso è l'organo deliberante. Non invoco alcuna specie di tregua sindacale; affermo invece che in quella sede coloro che rappresentano il personale potranno con piena cognizione della situazione reale partecipare attivamente — e non con funzioni meramente consultive — al governo dell'azienda. In proposito aderisco *toto corde* a quanto è stato scritto da una rivista non di nostra parte, nella quale si è auspicato che questi « legittimi rappresentanti dei lavoratori esercitino il mandato ricevuto con alto senso di responsabilità, sì da dare all'azienda un'impronta più moderna ed efficiente ».

Avrei finito se non avessi qui un ultimo argomento da sottolineare, e me ne fornisce l'occasione l'onorevole Sorgi. Nel riconoscimento dei valori della persona è la finalità, la continuità della nostra politica. Chi non ha creduto di trovarvi questa continuità non ha badato ad una lettura, per quanto superficiale, di quello che sono stati gli atti acquisiti in questi ultimi tempi al Parlamento. Ma la vita umana è certamente un bene immenso al quale ogni altro aspetto non può non essere subordinato.

Ritornando per un momento a ciò che accade sulle strade, a tutti gli incidenti che vi si verificano, non possiamo non richiedere mezzi nuovi, quali quelli ricordati ad esem-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

pio dall'onorevole Sorgi, là dove accennando all'inquinamento atmosferico ha parlato di un problema che deve essere ormai decisamente affrontato, ad evitare che proprio per effetto di quell'inquinamento sia turbato il sereno svolgimento dell'esistenza di ciascuno ed abbiano a verificarsi cause di distruzione, cause che potrebbero giungere, secondo quanto si opina, sino ad aspetti patologici e cancerogeni.

Concludo. Credo che nella volontà di dare all'azienda ferroviaria non solo il meglio della propria passione, ma il meglio dei propri interessi, della propria intelligenza, si debba vedere il mezzo sicuro per essere certi di un domani meno difficile per la vita dell'azienda stessa. Come nella relazione mi è piaciuto parlare di un guardiano, quello che è all'ingresso di villa Patrizi, come simbolo dei ferrovieri, così mi pare doveroso, a chiusura di questa replica, ripetere ciò che il primo direttore generale dell'amministrazione ferroviaria, Riccardo Bianchi, la cui lapide è posta all'ingresso del Ministero, disse nei riguardi dell'amministrazione delle ferrovie. Penso che nessun riconoscimento possa riuscire tanto profondamente gradito a coloro che oggi vi operano, a partire da lei, signor ministro, fino al direttore generale, a tutti i collaboratori e, per andare indietro nel tempo, a tutti coloro che vi hanno operato, quanto la lettura alla Camera italiana di questo passo: « L'amministrazione delle ferrovie dello Stato volgendosi, dopo questo primo anno di esercizio, a considerare il cammino percorso, irto di così eccezionali difficoltà, crede di poter con sicura coscienza affermare che il servizio si è svolto — per quanto potevasi umanamente pretendere — con sufficiente regolarità. Certamente molto rimane a fare perché il nostro complesso e ponderoso organismo ferroviario pervenga a quell'assetto pienamente regolare in ogni sua parte che è nei voti di tutti: ma questo ideale, che la nuova amministrazione persegue con ogni suo più vivo sforzo, non si potrà da essa raggiungere se non col tempo e coi mezzi ragionevolmente necessari e col non meno necessario ausilio morale che le venga dal vedere come il pubblico intenda i suoi propositi, valuti i suoi sforzi incessanti e giudichi con equo discernimento delle vere cause dei disservizi e delle singole responsabilità ».

Ritengo che gli italiani non possano non trovarsi d'accordo su queste antiche e nuove affermazioni le quali, fuor della polemica, danno un contributo di verità all'attività del-

l'azienda. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con la massima attenzione i numerosi interventi, sia in Commissione sia in quest'aula, degli onorevoli colleghi; e a tutti desidero rivolgere il mio ringraziamento perché anche dalla critica viene lo stimolo ad approfondire i problemi nell'intento di risolverli o almeno di avviarli a soluzione.

Questa è l'aspirazione mia e dei miei collaboratori senatore Cesare Angelini ed onorevole Calogero Volpe.

Se non mi sarà possibile oggi riferirmi a tutti gli interventi e se non potrò dare una assicurazione immediata e formale a quanti hanno presentato richieste di ordine particolare in Commissione o in Assemblea, considero tuttavia mio impegno esaminare attentamente le questioni che sono state poste e dare poi ogni notizia direttamente agli onorevoli colleghi.

Come è avvenuto al Senato, con la relazione del senatore Florena, anche il relatore della X Commissione della Camera, onorevole Reale, ha redatto un'ampia relazione, molto documentata, ricca di dati e di cifre, che ha offerto ai colleghi una visione completa della situazione attuale e dell'avvenire prossimo e non prossimo dell'Azienda delle ferrovie.

Le considerazioni del relatore e quelle dei colleghi hanno preso lo spunto e sono basate sulla serie di disegni di legge che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento, disegni di legge che si propongono il consolidamento — sotto tutti gli aspetti — delle nostre ferrovie.

Posso perciò dire che oltre e al di là delle cifre del bilancio 1961-62, davanti alla Camera è ora presente un piano organico per il migliore rendimento dell'Azienda; piano non perfetto come non sono mai perfette le opere degli uomini, piano certamente migliorabile con il concorso del Parlamento, ma piano che ha tenute presenti le necessità di riforme della struttura dell'Azienda, le necessità di massicci investimenti sollecitati più volte dal Parlamento e le esigenze del personale fatte presenti dai sindacati.

All'onorevole Giuseppe Reale devo rivolgere un particolare elogio per la relazione che ha svolto con approfondita conoscenza dei problemi del Ministero dei trasporti, con chiarezza e con obiettività.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

Tutti ricordiamo le vicende sfavorevoli verificatesi nel dicembre 1960 e al principio del 1961 sulle nostre strade ferrate.

La nomina della commissione degli esperti, avvenuta prima dei dolorosi incidenti, sta a dimostrare — senza possibilità di smentita — che il Governo aveva già avvertito la necessità di porre le ferrovie statali su un piano di maggiore efficienza, sicurezza e modernità.

A disposizione di questa commissione, composta dell'ingegner Longo e dei professori Saraceno e Onida, fu messa una completa documentazione tecnica e finanziaria elaborata con profonda competenza e ampiezza di diligenti indagini dalla direzione generale delle ferrovie. E desidero cogliere questa occasione per segnalare l'appassionata attività svolta dal direttore generale ingegner Risone e quella dei vice direttori generali, dei direttori dei servizi, dei direttori centrali e compartimentali.

Sui disegni di legge sono stati già anticipati da voi sia in Commissione sia nel dibattito in aula rilievi ed osservazioni. Durante l'esame dei singoli provvedimenti non mancherò di dare tutte le precisazioni necessarie per una completa valutazione e per la migliore decisione: oggi mi limiterò solo a qualche chiarimento.

Ritengo doveroso ed opportuno, all'inizio del mio discorso, accennare alla sicurezza del viaggio in ferrovia, per allontanare ogni dubbio sulla fondamentale saldezza del nostro sistema ferroviario.

Perciò vi farò alcune precisazioni che mi sembrano necessarie dopo tante informazioni inesatte, illazioni arbitrarie e rilievi non del tutto sereni che in occasione dei dolorosi episodi verificatisi molti mesi or sono scossero l'opinione pubblica.

Il numero degli incidenti che si verificano su una rete ferroviaria va posto in relazione alla entità del traffico che si svolge su questa rete. E occorre tener presente che sulle linee delle ferrovie statali circolano giornalmente oltre 9 mila treni (in confronto ai 4 mila della Francia) che percorrono complessivamente quasi 700 mila chilometri.

Il numero degli incidenti chiamati tipici, quelli cioè costituiti da scontri, investimenti, svii ed urti di treni, deve essere rapportato al numero dei treni-chilometro percorsi; il numero delle vittime degli incidenti stessi al numero dei viaggiatori-chilometro trasportati.

È chiaro che un giudizio si può dare solo valutando i dati di un determinato periodo,

perché se degli incidenti si addensano in un mese, per esempio, possono naturalmente impressionare l'opinione pubblica, ma se successivamente il numero degli incidenti si aggira sulla media degli anni precedenti o sulla media che viene considerata — in base all'esperienza — come un fenomeno non eccezionale, allora si può rassicurare l'opinione pubblica sulla sicurezza delle ferrovie.

Le statistiche ci dicono che nel periodo gennaio 1950-settembre 1961 il numero degli incidenti tipici è oscillato intorno alla cifra annua di 1,5 per un milione di treni-chilometro, mentre il numero dei viaggiatori deceduti è oscillato intorno alla cifra annua di 0,025 per 10 milioni di viaggiatori-chilometro. Le stesse statistiche ci dicono che la frequenza degli incidenti non ha una costante definitiva. I dati riferentisi agli incidenti verificatisi nelle ferrovie italiane, pur rilevati in un momento sfavorevole, ossia in un periodo di eccezionale addensamento nel tempo, non modificano la situazione generale dei periodi precedenti.

Né il confronto con altre reti ferroviarie estere è sfavorevole per noi: infatti nelle statistiche dell'*Union internationale des chemins de fer (U. I. C.)* gli indici degli incidenti continuano a risultare per le ferrovie italiane inferiori a quelli di altre amministrazioni europee, quali Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna, Svizzera, Austria, eccetera.

Purtroppo abbiamo appreso dai giornali le notizie — anche se logicamente non sono state date con molto rilievo — di gravi scontri e di luttuose disgrazie ferroviarie verificatesi in questi mesi in tante nazioni di Europa.

Per quanto riguarda la rete italiana, posso concludere che dall'analisi degli incidenti ferroviari si deduce che è da escludere che l'esercizio delle ferrovie italiane sia condotto con mezzi tecnici scadenti al punto da influire in maniera sintomatica sulla sicurezza del traffico; come pure è da escludere che si siano modificati i larghi margini di maggiore sicurezza che il traffico ferroviario tradizionalmente presenta rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Ciò tuttavia non ci esime, naturalmente, dal dovere di intensificare al massimo tutti i nostri sforzi perché l'esercizio ferroviario si svolga con la maggior sicurezza possibile.

A questa finalità contribuiscono i provvedimenti in corso per la graduale eliminazione dei passaggi a livello sulle strade statali, prevista dalla legge n. 904 del 1959, e quelli per

migliorare, adottando sistemi più moderni, gli attuali mezzi di protezione.

Anche nell'attuazione del programma che forma oggetto del noto disegno di legge sul potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria sarà tenuta presente questa esigenza.

Ma l'azione per eliminare i passaggi a livello più pericolosi — circa 500 sulle strade provinciali e comunali per una spesa di circa 25 miliardi — potrà recare effetti veramente sensibili soltanto se si avrà la volenterosa collaborazione degli enti proprietari delle strade, cui spetta la spesa della eliminazione dei passaggi a livello. Ed a questi enti e particolarmente alle amministrazioni delle province e dei grandi comuni, rivolgo un appello perché vogliano porre tutta la loro attenzione a questo grave problema, che condiziona la sicurezza della circolazione stradale e ferroviaria. Ho in questi giorni impartito disposizioni affinché nei singoli compartimenti ferroviari siano redatti piani di eliminazione dei passaggi a livello secondo criteri di maggiore urgenza e si prendano gli opportuni contatti con le autorità provinciali e comunali. A queste desidero assicurare che all'impegno del loro contributo farà riscontro l'impegno dell'Azienda ad accordare prontamente il suo contributo finanziario e la sua attiva collaborazione per la realizzazione delle opere necessarie.

Sono consapevole che difficoltà finanziarie potrebbero costituire, per molti di questi enti, ostacoli alla impegnativa partecipazione nell'esecuzione delle opere sostitutive dei passaggi a livello.

Potrebbero, allora, soccorrere idonee iniziative per ottenere l'intervento di enti o istituti finanziatori che operano nel settore delle opere di interesse pubblico.

Un elemento confortante nell'attuale situazione delle ferrovie dello Stato è dato dal costante incremento del traffico. La ripresa del traffico viaggiatori, iniziata fin dall'esercizio 1959-60, è continuata nell'esercizio scorso, sia nel numero dei viaggiatori trasportati (2 per cento), sia, principalmente, in quello dei viaggiatori-chilometro (6 per cento). Maggiormente sensibile al più intenso dinamismo sociale ed economico del paese in questi ultimi anni è stato il traffico merci, nel quale si sono verificati, nel 1959-60, aumenti del 21 per cento e nello scorso esercizio 1960-61 del 4 per cento nelle tonnellate trasportate, con un aumento parallelo nelle tonnellate-chilometro.

Gli introiti hanno registrato un aumento analogo a quelli dei viaggiatori-chilometro e delle tonnellate-chilometro percorsi.

Avevo affermato al Senato che favorevoli prospettive si aprivano al traffico ferroviario anche con l'esercizio 1961-62 in dipendenza del previsto sviluppo di alcuni settori industriali, quali il siderurgico, il chimico e il petrolifero e di alcuni altri elementi, come l'acceleramento del ritmo degli investimenti e il processo di industrializzazione in atto nel meridione.

È lecito, a questo punto, chiedersi quale sia stato su queste previsioni l'effetto dell'aumento tariffario entrato in applicazione dal 1° luglio ultimo scorso.

Posso affermare, sulla scorta degli introiti di questo ultimo periodo, che l'aumento tariffario non ha determinato influenze negative sulle favorevoli previsioni e che lo aumento stesso è stato bene assorbito dal mercato.

Comunque, a fugare le ingiustificate apprensioni manifestate da qualche intervento che c'è stato in quest'aula, posso assicurare che non è nelle previsioni alcun nuovo aumento tariffario.

A questa lenta ma costante intensificazione dei traffici ha egregiamente fatto fronte il personale ferroviario al quale, raccogliendo anche i voti espressi da vari settori di questa Assemblea, rivolgo un sincero plauso per la capacità, la dedizione al dovere e lo spirito di sacrificio con il quale assolve al suo compito in una situazione la cui dinamica comporta responsabilità sempre maggiori.

Vi sono noti, onorevoli colleghi, i numerosi provvedimenti proposti dal Governo e già approvati dal Parlamento in questi ultimi anni per migliorare il trattamento economico ed assestare le posizioni giuridiche del personale delle ferrovie dello Stato.

Recentemente ho presentato all'approvazione della Camera tre disegni di legge concernenti: il primo, l'aggiornamento delle competenze accessorie, con sensibili miglioramenti di carattere generale cui è connesso un maggiore onere annuo di circa 12 miliardi; il secondo, l'aumento degli organici del personale delle ferrovie dello Stato in maniera da assicurare, attraverso le nuove assunzioni che si renderà possibile operare, il regolare soddisfacimento delle esigenze dei servizi nel rispetto della recente più favorevole normativa sull'orario ed i turni di lavoro; il terzo, infine, per l'estensione ai ferrovieri del sistema di avanzamento a ruolo aperto e la concessione di benefici perequa-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

tivi o sostitutivi di tale facilitazione di carriera.

Il disegno di legge sulle competenze accessorie e quello sulle piante organiche sono stati approvati in questi giorni dalla X Commissione della Camera in sede legislativa: chiederò anche al Senato la procedura di urgenza e l'assegnazione alla Commissione in sede deliberante. Anche il disegno di legge sui ruoli aperti sarà portato alle deliberazioni conclusive della Commissione nella giornata di domani, venerdì.

Ringrazio vivamente il presidente della X Commissione, onorevole Mattarella, il quale, anche per essere stato a capo dell'amministrazione, con particolare sensibilità segue tutti i provvedimenti del Ministero; e il mio ringraziamento va esteso a tutti i membri della Commissione.

Numerosi altri problemi, interessanti singole categorie o particolari situazioni di personale, sono in corso di avanzato esame, con la collaborazione delle organizzazioni sindacali. Le soluzioni che saranno concordate formeranno oggetto di nuovi schemi di provvedimenti di legge che il Governo si riserva di portare all'approvazione del Parlamento il più presto possibile.

Intanto, è stato trasmesso al Consiglio di Stato, per il prescritto parere, lo schema di decreto presidenziale concernente il regolamento di esecuzione della legge sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori ferroviari. È in fase di concerto con gli altri ministeri un disegno di legge che delega al Governo la facoltà di emanare norme per la prevenzione degli infortuni nel settore delle ferrovie, mentre è in procinto di essere discusso dal Senato il disegno di legge per la riforma dell'Opera di previdenza dei ferrovieri.

Desidero, inoltre, rilevare come il desiderio che anima il Ministero di rafforzare la collaborazione del personale, abbia trovato un'altra concreta espressione nel disegno di legge di riforma dell'Azienda. In esso è prevista la nomina elettiva dei rappresentanti del personale, che vengono portati da tre a quattro, assicurando, così, ai lavori del consiglio la partecipazione dei funzionari direttivi.

Questa rappresentanza del personale nel consiglio di amministrazione concreta la partecipazione del personale stesso all'attività aziendale per tutto quello che abbia attinenza alla gestione.

Il disegno di legge sull'ordinamento dell'Azienda va oltre l'ambito aziendale e si colloca sul piano dell'iniziativa politica del

Governo per le riforme strutturali e sul piano dell'iniziativa legislativa attribuita dal nostro ordinamento costituzionale al ministro. Il pensiero dei sindacati, che mi era già noto attraverso le loro pubblicazioni, è stato tenuto presente nella elaborazione del disegno di legge. Comunque, in sede parlamentare, evidentemente, i rappresentanti dei sindacati potranno certamente prospettare emendamenti che il Parlamento valuterà nell'esame del progetto.

Desidero assicurare l'onorevole Ceccherini che già attualmente è molto curata la preparazione professionale in quanto i nuovi assunti divengono ferrovieri soltanto attraverso qualificazioni ed abilitazioni conseguite dopo aver partecipato a corsi professionali e sostenuto prove pratiche.

È nel programma dell'Azienda di intensificare ed estendere questi corsi per porre il personale nelle condizioni più favorevoli per adempiere sempre meglio il proprio lavoro ed affrontare più agevolmente le nuove responsabilità derivanti dall'intensificazione dei servizi e dall'impiego di mezzi sempre più moderni.

Sono certo che tutti i ferrovieri sapranno apprezzare il riconoscimento concreto fornito dallo Stato alle loro giuste aspirazioni e daranno con maggiore entusiasmo la loro attiva collaborazione per soddisfare nel migliore dei modi le esigenze di ordine generale che l'azienda è chiamata a servire. E mi auguro che su questo sia d'accordo anche l'onorevole Degli Esposti, particolarmente per ciò che sarà fatto nei prossimi anni, durante i quali saranno realizzati i massicci programmi proposti dal Governo al Parlamento per potenziare e riclassare la rete ed il parco rotabile.

Recentemente, in considerazione della necessità di destinare nuovo personale ad impianti del nord, ho autorizzato la spesa di un miliardo per la esecuzione di un programma di costruzione di alloggi di servizio per alleviare i disagi del personale, specialmente in zone sprovviste di abitazioni, come in alcuni centri dell'Alto Adige. Di questo programma beneficiranno poi anche altre zone dell'Italia meridionale.

Contemporaneamente, essendo ormai prossima la definizione delle procedure di riscatto degli alloggi non di servizio, ho disposto l'attuazione di un primo programma pluriennale di costruzione di nuovi alloggi per la spesa di quattro miliardi e 300 milioni da finanziare gradualmente con i ricavi annuali delle cessioni.

DEGLI ESPOSTI. E il programma di nuove costruzioni per 40 miliardi, onorevole ministro? Si tratta di un'altra promessa non mantenuta?

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Per ora quel programma non può essere sottoposto all'approvazione del Parlamento. (*Proteste del deputato Degli Esposti*).

Nonostante l'imponente opera di ammodernamento compiuta subito dopo la ricostruzione, sono tuttora evidenti le necessità dell'azienda nel settore degli impianti fissi e in quello del materiale rotabile. Particolarmente l'onorevole Ferrari Aggradi, lo scorso anno, ebbe a manifestare quali fossero gli aspetti meno positivi della situazione ferroviaria. Però io desidero qui far presente come, in relazione a queste necessità, non sia mancata, nel frattempo, una vasta azione per adeguare l'azienda alle esigenze dei traffici.

Negli ultimi quattordici mesi sono stati immessi in esercizio nuovi rotabili e sono stati portati a termine importanti lavori, come risulta dalla seguente elencazione: locomotive elettriche e *diesel* n. 161; automotrici elettrotreni, treni suburbani e rimorchi n. 46; carrozze n. 311; carri di vario tipo n. 2.199; carri refrigeranti n. 489; navi traghetto n. 1; rinnovamento del binario, di cui metà con rotaie pesanti per linee principali, chilometri 1.000; raddoppi attivati e in corso di esecuzione chilometri 249; attivazione blocco automatico e semiautomatico su linee, comprese quelle in corso, chilometri 385.

Nei prossimi otto mesi saranno inoltre consegnati altri rotabili e compiuti importanti lavori come dal seguente elenco: locomotive elettriche e *diesel* n. 325; automotrici, elettromotrici, rimorchi e treni suburbani n. 106; carrozze n. 248; carri refrigeranti n. 1.111; carri di tipo vario n. 1.416; navi traghetto n. 1; rinnovamenti binari, chilometri 1.050.

Un particolare rilievo merita, in questo fervore di opere, l'attivazione, avvenuta recentemente, del servizio di traghetto per la Sardegna.

Il sistema di trasporto ferroviario a mezzo di nave traghetto conta più di 160 anni di vita, ma è la prima volta che questo tipo di nave viene usato per una distanza di 115 miglia, cioè per 213 chilometri, la distanza più lunga servita in Europa con navi-traghetto. I problemi che in sede di progettazione e di costruzione i tecnici hanno dovuto affrontare sono stati assai complessi, tenuto conto delle peculiari caratteristiche di queste due navi, la *Tyrsus* e la *Hermaea*, le quali sono destinate in prevalenza al trasporto

delle merci, in particolare di quelle deperibili, spedite sia su vagoni ferroviari sia su automezzi, nonché al trasporto di mezzi stradali di gran turismo e di autovetture. Sulla nave possono essere caricati 30 carri ferroviari, 74 automezzi e 350 passeggeri.

È particolarmente significativo che il servizio abbia preceduto l'attuazione del piano di rinascita della Sardegna, costituendo la premessa augurale per il successo delle iniziative promosse dal Governo e dal Parlamento a favore dell'isola.

Possiamo ora, a distanza di circa un mese dall'inizio del servizio, dichiararci lieti di constatare di aver fatto, con l'istituzione del traghetto, cosa veramente rispondente alle necessità dell'economia sarda. Nei primi sedici giorni, infatti, si sono dovute eseguire cinque coppie di corse fuori programma e sono stati traghettati 360 carri in ciascun senso, utilizzando integralmente la potenzialità della *Tyrsus*. L'imponente afflusso di carri a Civitavecchia ha imposto ora di adottare una certa disciplina nell'accettazione dei carri per la Sardegna.

Ma trattasi di limitazioni provvisorie che saranno eliminate con la entrata in servizio, nel gennaio dell'anno prossimo, della seconda nave, la quale sarà varata nel mese di novembre a Palermo.

Il servizio, originariamente trisettimanale, è stato ora reso giornaliero e tale rimarrà fino allo smaltimento delle rimanenze di carri giacenti a Civitavecchia. L'inoltro dei trasporti a carro completo segue un criterio di preferenza per le derrate alimentari, gli animali vivi, e i prodotti medicinali.

Intese sono in corso in questi giorni tra le ferrovie dello Stato e le organizzazioni portuali interessate per stabilire giusti compensi per carico e scarico degli autoveicoli sulle navi-traghetto.

Questi compensi, quando saranno definiti, costituiranno la base per i previsti accordi con la regione sarda, atti a consentire la messa a punto definitiva di tariffe uniche, comprensive cioè di ogni onere, per il trasporto degli autoveicoli a mezzo di navi traghetto per la Sardegna.

Assicuro, quindi, gli onorevoli Polano e Bardanzellu, che il servizio potrà avere inizio non appena concluse le intese con la regione.

Comunico all'onorevole Bardanzellu che sono molto avanti gli studi tecnici per realizzare carrelli in grado di trasportare sulle linee sarde a scartamento ridotto i carri a scartamento normale. Questo sistema realizzerà

condizioni di trasporto delle merci tali da ovviare agli inconvenienti che si riscontrano nei servizi della rete delle ferrovie sarde. In tal modo sarà possibile utilizzare le navi traghetto anche per i carri che circoleranno sulle linee a scartamento ridotto.

L'onorevole Bonino e l'onorevole Dante hanno richiamato l'attenzione del Governo sulla situazione che si determinerebbe a seguito di un continuo sviluppo del traffico con la Sicilia per cui il traghetto dovrebbe essere sostituito con un ponte stradale e ferroviario. Il Ministero dei trasporti non è stato finora investito di questo problema che rientra nella prevalente competenza del Ministero dei lavori pubblici. Tuttavia, come ha avuto occasione di assicurare il ministro dei lavori pubblici, onorevole Zaccagnini, in occasione degli interventi dei senatori Di Grazia e Barbaro nella recente discussione del bilancio di quel Ministero al Senato, i tecnici incaricati di compiere i loro studi su questa iniziativa sono stati sollecitati a completarli al più presto possibile.

Il mio Ministero non mancherà di collaborare per quanto attiene alla parte ferroviaria e sarà pronto ad accogliere ogni soluzione tecnicamente possibile e realizzabile anche sotto il profilo economico-finanziario.

All'onorevole Fiumanò, che ebbe a rivolgermi una interrogazione sulle tariffe per il traghettaggio degli autoveicoli attraverso lo stretto di Messina, e all'onorevole Bonino, confermo quanto già risposi a lui ed agli altri onorevoli interroganti, che queste tariffe, pur dopo l'aumento generale del luglio scorso, hanno raggiunto il livello di appena 33 volte per le autovetture e di 43 volte per gli autocarri.

Il servizio Villa San Giovanni-Messina è notoriamente passivo, perciò non si può prevedere in questo momento una riduzione delle tariffe che aumenterebbe il *deficit*.

Le ferrovie sopportano questo *deficit* appunto per adempiere una funzione di servizio pubblico, ma naturalmente, oltre certi limiti, si dovrebbe prevedere un particolare rimborso per un maggiore onere.

Oltre ai problemi contingenti, il Governo ha voluto affrontare, in maniera organica, proiettandola nel futuro, la situazione ferroviaria ed ha presentato al Parlamento, come vi è noto, il disegno di legge per il riclassamento, l'adeguamento, il potenziamento e l'ammodernamento della Azienda.

Il piano pluriennale di investimenti si pone come la organica prosecuzione del piano quinquennale, attuato in due fasi distinte negli anni 1957-60, e che era stato concepito

come un programma di primo intervento per l'ammodernamento delle ferrovie. È assicurata, così, la continuità dell'azione di adeguamento degli impianti e dei mezzi ferroviari alle crescenti necessità del paese e ai progressi della tecnica.

Nelle sue varie parti destinate al riclassamento, all'adeguamento e al potenziamento della rete, il piano va incontro alle varie necessità dell'Azienda anzitutto per rimettere in efficienza, attraverso la eliminazione degli arretrati di manutenzione e di rinnovi, gli impianti esistenti, mettendo poi l'Azienda al passo con le esigenze attuali dei traffici e infine in grado di affrontare il previsto sviluppo del traffico stesso nei prossimi anni.

Sarà data larga parte alla costruzione dei nuovi locomotori, elettrotreni, automotrici, carrozze e nuovi carri, al rafforzamento dei binari, al perfezionamento degli impianti e degli apparati di sicurezza; si provvederà al raddoppio di tronchi ancora a semplice binario, alla migliore protezione dei passaggi a livello, e a rendere più sicura e più celere la marcia dei treni.

L'attuazione del piano comporterà la soluzione di numerosi problemi di organizzazione. È da rilevare, infatti, che la realizzazione delle opere previste nel piano richiederà un certo numero di anni in relazione alle possibilità dell'industria italiana di esaurire le commesse di materiale e in relazione alla possibilità di coordinare la circolazione dei treni con i lavori, spesso di mole rilevante, sulle linee ferroviarie.

Sotto questo aspetto non appaiono fondate le critiche sull'insufficienza di questi finanziamenti.

Non posso inoltre non ricordare che i governi succedutisi negli ultimi anni avevano già messo a disposizione delle ferrovie ingenti finanziamenti proprio per avviare il riclassamento e il potenziamento ferroviario, finanziamenti che hanno raggiunto negli ultimi cinque anni, compresi gli interventi della Cassa per il mezzogiorno, l'imponente cifra di oltre 600 miliardi. La cifra di 1.500 miliardi è stata quindi pressoché raggiunta ed ha rappresentato uno sforzo veramente notevole che lo Stato vuole compiere per la sua Azienda.

Il piano, ora all'esame del Parlamento, non vuole comunque esaurire gli interventi che saranno necessari anche in avvenire, ma si pone, invece, sul piano realistico di quello che è possibile fare oggi e nell'immediato futuro, sotto l'aspetto sia tecnico sia finanziario, come ha esattamente rilevato l'onorevole Petrucci.

A questo riguardo da taluno si è lamentato che l'industria costruttrice del materiale rotabile è stata impegnata al di sotto della sua potenzialità effettiva di produzione. Ciò non corrisponde al vero ed è invece dimostrazione del contrario la circostanza che le industrie sono in ritardo, sui termini stabiliti contrattualmente per le consegne per diversi mesi e ancor maggiore è tale ritardo per le ditte del meridione.

L'industria è per altro nell'attesa di altre commesse conseguenti all'approvazione dei nuovi finanziamenti onde assicurarsi lavoro in continuità per l'avvenire.

Queste considerazioni valgono anche per quanto riguarda il previsto finanziamento per 500 miliardi rispetto agli 800 miliardi che l'attuazione di questo piano comporta. Ma l'approvazione legislativa dell'intero programma viene a rafforzare e a rendere più concreto l'impegno del Governo ad attuarlo integralmente e a stabilire la premessa per la seconda autorizzazione legislativa per le modalità del finanziamento della residua parte di 300 miliardi, ed io mi auguro che in quel momento questa cifra possa essere aumentata secondo il voto espresso da vari colleghi.

Posso aggiungere che il disegno di legge è ora all'esame della Commissione bilancio, e posso anche dire che è stata prospettata la necessità di rendere operante l'autorizzazione legislativa fin da ora per tutti gli 800 miliardi di investimento programmatico. Più di questo, al momento — 26 ottobre 1961 — non posso aggiungere. Ma mi pare che vi siano fino da oggi buone prospettive anche per questi altri 300 miliardi, perchè non esistono difficoltà per finanziare questa seconda parte del piano.

Mi sembra importante rilevare che il piano ferroviario unitamente a quello autostradale si pone come base del coordinamento delle iniziative destinate ad assicurare all'Italia un organico sistema di comunicazioni all'interno e con l'estero, anche nel quadro degli studi in corso per la maggiore efficienza delle vie di comunicazione, nell'ambito dei paesi della Comunità europea.

Il programma, secondo la direttiva del Governo a favore del Mezzogiorno, costituirà un valido incentivo alla industrializzazione di esso, in quanto, come hanno rilevato gli onorevoli Reale e Colasanto, è previsto che i due quinti delle commesse e delle lavorazioni siano riservati agli stabilimenti del sud.

È infatti intendimento del Governo far sì che, attraverso gli interventi finanziari connessi all'attuazione del piano, si potenzi

l'industria già esistente e soprattutto si impiantino nel meridione nuovi stabilimenti mediante la garanzia di un adeguato flusso pluriennale di commesse. Attraverso la vasta gamma di prodotti interessanti l'esercizio ferroviario si potrà tendere alla creazione di nuove industrie produttrici di materiali, specialmente elettromeccanici, di cui il sud è attualmente tributario del nord.

L'iniziativa presa dall'I. R. I., in accordo con la Fiat, di impiantare a Reggio Calabria uno stabilimento per la costruzione di materiale rotabile, è la prova concreta del contributo che le commesse ferroviarie possono dare al progresso dell'economia meridionale.

I progressi della tecnica stradale e automobilistica e l'espandersi della motorizzazione privata tendono sempre più a qualificare il mezzo ferroviario come quello più idoneo ai trasporti di massa e a lunga distanza.

Dopo che la commissione dei tre esperti aveva auspicato che il bilancio dello Stato fosse alleggerito del pesante onere della gestione delle linee a scarso traffico, il Governo, preoccupato delle sfavorevoli ripercussioni economico-sociali che in alcune zone si sarebbero determinate, ha deciso che si proceda ad uno studio approfondito sulle reali esigenze delle zone servite da queste ferrovie e sulla possibilità di soddisfare queste esigenze con mezzi più economici. In sostanza si dovrà essere ben sicuri che la soppressione del servizio ferroviario segni una tappa di progresso e non costituisca l'occasione di ritorno a superate condizioni di vita sociale.

Una commissione cui partecipano alcuni esperti esaminerà la situazione delle singole linee per una ponderata decisione. In ogni caso la soppressione del servizio ferroviario non sarà integrale, nel senso, cioè, dello smantellamento delle linee laddove la ferrovia espletterà anche il servizio di trasporto merci. Come pure desidero assicurare la Camera che in questo esame non si terrà conto soltanto della situazione attuale delle singole zone, ma saranno attentamente valutate le prospettive di sviluppo economico delle zone depresse, come ci è stato richiesto da vari deputati che sono intervenuti su questo argomento.

Ho impartito recentemente disposizioni perchè, mediante una nuova organizzazione consistente in gruppi di lavoro operanti particolarmente per questo settore, siano studiati, linea per linea, tutti i mezzi possibili per ridurre le spese ed aumentare le entrate, con l'adozione di orari per quanto possibile più

confacenti alle esigenze del pubblico, come ha auspicato anche l'onorevole Cengarle.

I risultati di questo studio sono da acquisire preliminarmente alle proposte della commissione intesa ad accertare le esigenze presenti e future delle singole zone. Il Governo intende agire con la massima cautela.

Credo che queste assicurazioni possano tranquillizzare tutti gli oratori intervenuti su questi problemi e particolarmente gli onorevoli Sammartino, Sorgi, Cengarle e gli altri colleghi che hanno sottolineato l'importanza della ferrovia nelle zone depresse.

È stato posto il problema della gestione dei servizi sostitutivi. A questo proposito si opererà nell'ambito della nuova disciplina delle autolinee, contenuta nel disegno di legge già all'esame della Camera, nel quale sono previste le possibilità di intervento, anche a mezzo dell'Azienda delle ferrovie, in questo importante settore.

Le iniziative prese dal Governo per riassetare l'Azienda ferroviaria non potevano trascurare il bilancio di gestione per l'esercizio in corso, nel quale alcuni stanziamenti hanno avuto un carattere provvisorio, come è precisato nello stesso stato di previsione, in pendenza dei provvedimenti che devono essere adottati.

I capitoli che richiedevano una integrazione di stanziamento erano, secondo le valutazioni aziendali, quelli delle manutenzioni e dei rinnovamenti e, poi, in dipendenza dei provvedimenti predisposti a favore dei ferrovieri, i capitoli delle spese di personale.

Alla maggiore assegnazione di fondi per le manutenzioni ed i rinnovamenti, da elevare da 61 a 95 miliardi, si è provveduto con una sovvenzione integrativa di 20 miliardi concessa dal Tesoro e con l'impiego di 14 miliardi di maggiori introiti derivanti dall'aumento delle tariffe ferroviarie.

Ma oltre il problema contingente dell'esercizio in corso, il Governo ha voluto affrontare quello dell'assetamento permanente del bilancio ferroviario, come logico corollario della riorganizzazione giuridica dell'Azienda e del potenziamento tecnico della rete. A questo riguardo più volte era stata sottolineata la eccezionalità di un bilancio appesantito notevolmente da voci passive non attinenti all'esercizio vero e proprio.

Tali voci erano state identificate in due specie di oneri finanziari: quelli relativi alle rate di ammortamento dei prestiti contratti dall'Azienda per l'incremento del patrimonio ferroviario e gli oneri dipendenti dalle pensioni, aumentati per motivi non attinenti alla

gestione ferroviaria, in misura anormale. Già nello scorso anno avevo riconosciuto in Parlamento l'esigenza di affrontare questi problemi per rendere il bilancio ferroviario sempre più rispondente al reale andamento dell'esercizio. Una equa soluzione è stata accolta, come già ho annunciato al Senato nel giugno scorso, per gli oneri derivanti dall'ammortamento in conto capitale dei prestiti, nell'articolo 4 del disegno di legge sul potenziamento, il riclassamento e l'ammodernamento della rete.

Avevo fatto riserva, in quell'occasione, di approfondire in linea tecnica e finanziaria il problema degli oneri anormali di pensione; e mi è gradito informare l'Assemblea che, con disegno di legge presentato alla Camera martedì 24 ottobre ultimo scorso, vengono posti a carico del Tesoro gli oneri delle pensioni per la parte non imputabile all'esercizio vero e proprio. Non si tratta di deformare ottimisticamente i risultati della gestione statale delle ferrovie, ma di depurare l'onere delle ferrovie stesse portandolo al livello — accertato mediante calcoli attuariali e finanziari — comune a tutte le aziende industriali pubbliche e private.

All'onorevole Foa, che ha mosso dei rilievi sulla efficacia del provvedimento, faccio rilevare che questo e gli altri già presi per assettare il bilancio ferroviario assicurano all'Azienda un introito globale di rimborsi per oneri finanziari e di pensioni, di trasporti agevolati e di esercizio di linee a scarso traffico, per circa 130 miliardi. Risultato questo di molto superiore alla entità dei rimborsi iscritti nel bilancio dell'esercizio in corso che è di 87 miliardi.

Ritengo che anche l'onorevole Cengarle, il quale aveva rilevato l'insufficienza dei rimborsi iscritti nel bilancio in esame, possa ora essere soddisfatto della nuova impostazione che determina una maggiore entrata per le ferrovie dello Stato di 43 miliardi.

Debbo ora fornire alcuni dati tecnici sulla questione dell'energia elettrica per la trazione dei treni, riproposta degli onorevoli Pucci e Marchesi.

L'onorevole Pucci ha affermato che la giustificazione da me data al Senato circa la differenza tra il prezzo dell'energia ceduta a 3 lire al chilovattore e quella di acquisto da parte delle ferrovie dello Stato di lire 6,80 al chilowattora, consiste nella circostanza che l'energia viene ceduta ad aziende del gruppo I.R.I.

Debbo invece rammentare che al Senato io ho dato una giustificazione molto più so-

stanziale di questa differenza. Ho detto, cioè, che l'energia acquistata (da lire 5,50 a lire 7 al chilovattore) è un'energia di alto pregio in quanto fornita all'Azienda all'istante medesimo nel quale si verificano le punte di carico della rete e cioè i massimi assorbimenti di energia da parte dei treni, consentendo così la continuità e la regolarità della marcia dei treni stessi anche oltre la normale disponibilità di energia.

Per tale energia le aziende fornitrici sono obbligate a tenere permanentemente a disposizione delle ferrovie rilevanti potenze entro le quali le ferrovie medesime operano i loro prelievi solo quando ne hanno bisogno.

Invece, l'energia venduta esclusivamente alla Terni (azienda I. R. I.) è, per ripetere l'espressione dell'onorevole Pucci, « merce avariata », e cioè, in linguaggio tecnico, energia di cascame, cioè energia fornita nelle ore e nelle stagioni nelle quali non ve ne è richiesta da parte di nessuno (ore notturne, giorni festivi, stagioni corrispondenti alle morbide dei fiumi alpini o alle piogge autunnali).

Il rapporto di valore esistente fra le due energie, anche con riferimento alle tariffe contemplate dal recente provvedimento di unificazione, è superiore a quello criticato dall'onorevole Pucci.

La società Larderello fornisce alle ferrovie 180 mila chilowattora pari a circa 1.500 milioni di chilovattore all'anno, al prezzo medio ponderato di lire 3,49 al chilowattora. La Larderello produce energia a potenza costante e l'Amministrazione ferroviaria deve riceverla con queste caratteristiche.

I consumi ferroviari, invece, sono a potenza variabile, possono essere, cioè, superiori o inferiori alla potenza fornita dalla Larderello. Mentre l'energia occorrente per fronteggiare i superi è approvvigionata come ho dianzi specificato, rimane disponibile l'energia prodotta dalla Larderello nei momenti in cui non vi è un corrispondente consumo da parte delle ferrovie.

Per questa ragione l'energia, in questi momenti, non potendo essere utilizzata, dovrebbe andare dispersa. Invece l'amministrazione ha trovato, con la collaborazione della Terni, la possibilità di rendere utilizzabile anche questa energia, naturalmente per impieghi di minor pregio, e da qui la causa del più basso prezzo.

La società Larderello vende inoltre una aliquota della sua produzione anche alle società S. E. L. T. - Valdarno e Romana alle quali non viene fatta alcuna cessione d'ener-

gia dalle ferrovie neppure di cascame, energia questa che, come già detto, è ceduta esclusivamente alla Terni, azienda I. R. I. I prezzi dell'energia venduta dalla Larderello alla Valdarno e alla Romana sono stati sempre riferiti ai provvedimenti tariffari del C. I. P.

Sempre a proposito della Larderello, debbo dissipare ogni allarme circa un presunto ridimensionamento, poiché risponde invece a realtà lo sviluppo impresso alle attività sociali sia nel settore elettrico sia in quello chimico. Mentre proseguono ricerche e nuovi ritrovamenti di vapore, di contro, anche il settore chimico ha avuto nuovo impulso prima con l'incremento della produzione borica, aumentata dell'87 per cento negli ultimi cinque anni, e di recente con la costruzione e l'attivazione del nuovo stabilimento di Saline di Volterra, che ha aperto un nuovo, promettente settore di attività sempre nel campo chimico.

Ho ritenuto, nella esposizione fin qui tenuta, di non soffermarmi particolarmente e dettagliatamente sulla situazione patrimoniale dell'Azienda ferroviaria, sulle sue deficienze e sulle sue possibilità, sulla potenzialità attuale e sulle necessità delle linee, e ciò perché l'onorevole Reale ha ampiamente illustrato, nella sua relazione questi aspetti aziendali che pure hanno un valore estremamente indicativo nella valutazione esterna dell'efficienza e della regolarità del pubblico servizio ferroviario.

Io ho voluto, invece, sinteticamente illustrarvi quali sono i principali problemi che impegnano oggi l'attenzione del Governo e particolarmente l'azione che il Governo stesso ha intrapreso per portarli a soluzione.

Sono sicuro che questi provvedimenti, organicamente studiati, porranno l'Azienda su un piano di alta efficienza tecnica e amministrativa. Essi infatti costituiscono nella storia delle nostre ferrovie, come hanno giustamente rilevato tanti onorevoli colleghi, una svolta veramente notevole, che non soltanto influenzerà in modo benefico l'andamento aziendale, ma avrà riflessi importanti sull'intera politica dei trasporti.

Di questa organicità di impostazione mi piace rilevare il significato, in quanto, nel momento in cui il Governo propone una nuova struttura degli organi aziendali, nel momento stesso, cioè, in cui esso affida l'Azienda alla responsabilità di organi amministrativamente autonomi, si preoccupa che questa Azienda sia nelle migliori condizioni possibili, e ha voluto porre le premesse del suo assetto tecnico e finanziario.

Se agli amministratori di domani non mancherà, come sono certo, la passione e la capacità, l'Azienda potrà affrontare con tranquillità i compiti sempre più impegnativi che sarà chiamata a svolgere nell'interesse della collettività.

Dicevo, poc'anzi, che il riordinamento organizzativo, tecnico e finanziario delle ferrovie è tale da influenzare, sotto diversi aspetti, l'intera politica dei trasporti. Il coordinamento dei trasporti negli investimenti e nei mezzi di esercizio, presuppone, infatti, che i singoli settori siano in grado di operare nel proprio ambito con la massima efficienza e la massima economicità.

Soltanto da questa base può partire, con la certezza di bene operare, una efficace azione di coordinamento. È intendimento del Governo perseguire questa finalità con un'azione ferma, anche se improntata a cautela, per evitare squilibri e scosse dannose nell'apparato produttivo e sociale del paese. I principi teorici e pratici sono, infatti, ben noti, ma la loro applicazione richiede un'azione graduale.

Sarà forse necessario rivedere le competenze amministrative, riformare le strutture ministeriali per rendere sempre più efficienti gli strumenti del coordinamento: anche questi problemi saranno affrontati e ben possiamo considerare, come l'inizio dell'attuazione di tali orientamenti, la riforma dell'Azienda delle ferrovie statali, alcune sue nuove competenze ed il previsto passaggio al Ministero dei trasporti dell'aviazione civile, come ha sostenuto anche l'onorevole Petrucci. Particolarmente nel settore degli investimenti è degna di nota la volontà di pervenire ad un coordinamento di essi nei singoli settori e tra i vari sistemi come ne è testimonianza la commissione interministeriale delle comunicazioni nominata dal Presidente del Consiglio. Desidero anche ricordare che al Senato è ancora in attesa di esame il disegno di legge per il riordinamento delle varie competenze dei singoli ministeri.

Con ciò credo di aver risposto ai vari colleghi i quali si sono occupati dell'eccessivo frazionamento delle competenze nel settore dei trasporti.

E l'azione di coordinamento si impone, invero, non soltanto nel quadro delle attività nel nostro paese, ma anche per indirizzare la politica italiana dei trasporti verso le direttive comuni della C. E. E.

L'intervento dell'onorevole Colitto, il quale ha prospettato taluni problemi che si pongono nel settore dei trasporti in appli-

cazione del trattato di Roma, mi offre l'occasione per accennare alla posizione del nostro Governo in materia.

Il *memorandum* elaborato dalla Commissione della Comunità economica europea sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti può essere in sostanza condiviso dal nostro Governo, seppure con talune riserve che investono, più che altro, le misure di carattere concreto che dovrebbero essere introdotte.

Il dibattito che si è aperto in sede comunitaria sarà probabilmente lungo, anche perché l'organizzazione dei trasporti, in tutti i sei paesi, presenta notevoli difficoltà.

Per questo motivo da parte italiana si è suggerito di prendere, intanto, le misure che sono indispensabili per rimuovere quegli ostacoli e quelle discriminazioni che pregiudicano la libera circolazione delle merci, nonché per assicurare un miglioramento qualitativo e quantitativo dei mezzi di trasporto, tale da soddisfare nel modo più completo le esigenze del mercato.

Poiché in questi primi tre anni dall'entrata in vigore del trattato il volume degli scambi tra i sei paesi è aumentato in misura superiore al 50 per cento, è necessario stabilire entro quali limiti si debba procedere ad un allargamento dei contingenti attualmente esistenti in materia di autorizzazione al trasporto stradale di merci in conto terzi. Dovrà, altresì, essere risolto, in via prioritaria, il problema del transito attraverso alcuni paesi.

Assicuro gli onorevoli Colitto e Carcaterra che, nella elaborazione dei provvedimenti intesi a disciplinare i trasporti ferroviari e su strada sono state e saranno costantemente tenute nella dovuta considerazione le esigenze di adeguarsi, sul piano formale, ai principi e alle norme stabilite dal trattato di Roma, e di predisporre, sul piano sostanziale, un sistema di trasporti che possa adeguatamente assolvere alle necessità della nostra economia proiettata nel mercato comune.

L'onorevole Foa ha poi ricordato il problema che già da tempo è all'attenzione del Governo, quello, cioè, della determinazione del « conto nazionale dei trasporti ».

Assicuro al riguardo che iniziative sono già state assunte dal mio Ministero, d'intesa con il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, per la impostazione di tale « conto ». Questo esige la individuazione degli elementi da prendere in esame, per accertare il costo sopportato dalla collettività per i diversi

mezzi di trasporto e per fissare i metodi di ricerca e di elaborazione dei dati. Gli studi e le indagini saranno ulteriormente sviluppati in collaborazione con il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; ma per l'esecuzione di tale studio non si mancherà di considerare l'opportunità di valersi anche della collaborazione tecnica dell'Istituto centrale di statistica.

In particolare, per quanto riguarda il costo delle infrastrutture, che costituisce uno degli elementi del conto nazionale dei trasporti, il Governo italiano collabora attivamente agli studi in corso presso gli organi della Comunità economica europea per la elaborazione dei criteri idonei alla rilevazione dei costi stessi e alla loro imputazione ai vari modi di trasporto.

Per quanto attiene poi agli indirizzi di politica dei trasporti, desidero ripetere che tale problema si pone ormai in termini comunitari, dato che il trattato di Roma postula una politica comune dei trasporti, i cui orientamenti, già definiti in un documento della commissione della C. E. E., sono attualmente in corso di discussione a livello dei ministri della comunità europea.

La valutazione delle esigenze del nostro paese, ai fini del loro inserimento nel quadro comunitario, è stata ed è condotta di concerto con tutte le altre amministrazioni italiane interessate.

A tutti gli altri settori del trasporto, dai servizi automobilistici su strada alle funivie, alla navigazione interna, ai servizi su rotaia esercitati dall'industria privata o, comunque, non dall'Azienda statale, presiede l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

È questo l'organo amministrativo e tecnico attraverso il quale lo Stato interviene nel settore dei trasporti per disciplinare e per incentivare, e in ogni caso per raggiungere fini di coordinamento dei vari mezzi nell'interesse di ciascun singolo settore come dell'intero sistema dei trasporti.

I compiti dell'Ispettorato della motorizzazione civile sono sempre più impegnativi, anche dal punto di vista della mole di lavoro da svolgere nell'interesse diretto del pubblico, compiti che sono svolti con particolare impegno dal personale, al quale rivolgo il mio sincero elogio.

Non è più il tempo in cui solo pochi cittadini privilegiati si trovavano nella necessità di richiedere i servizi degli uffici della motorizzazione. Oggi, questi utenti sono in continuo aumento, e ciò impone di esaminare

l'adeguamento del personale alla crescente mole di lavoro.

L'organizzazione dell'Ispettorato richiede quindi, come hanno rilevato anche gli onorevoli Bogoni e Petrucci, un accurato esame, in relazione all'evolversi della situazione, particolarmente sotto il profilo della sua adeguatezza periferica, regionale e provinciale.

Accennerò ora specificamente ai principali settori che fanno capo all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Servizi ferroviari in concessione. Si possono fare soltanto caute previsioni sull'avvenire di tale forma di trasporto. Se, infatti, sia pure limitatamente ad alcune determinate linee, può convenirsi sulle possibilità, per queste, di offrire ancora utili servizi — ed il Ministero dei trasporti ha dato la prova di convenire in ciò, con la presentazione del disegno di legge sulla ferrovia circumvesuviana — occorre tuttavia riconoscere che, per numerose altre linee, le possibilità di un efficace risanamento tecnico ed economico e, in definitiva, l'utilità dell'esistenza stessa di tali servizi non appaiono prevedibilmente tali da indurre a mantenerli in vita con gravi spese a carico della comunità, laddove essi possono essere sostituiti con servizi altrettanto soddisfacenti le pubbliche esigenze, ma molto più economici.

Confermato che nessun provvedimento verrà adottato per quelle ferrovie per le quali la sostituzione non si riveli del tutto idonea dal punto di vista tecnico, economico e sociale, e che ciascun aspetto delle singole questioni sarà valutato con ogni attenzione ed obiettività, sono certo che chiunque sia pensoso del pubblico interesse vorrà convenire con quanto ho esposto.

Anche l'onorevole Marchesi ha riconosciuto l'esigenza di sostituire con autolinee le ferrovie concesse inefficienti. Naturalmente la scelta del tipo di gestione non può essere aprioristicamente determinata sulla base di principi astratti, ma deve essere il frutto di responsabili valutazioni fondate su obiettivi elementi tecnici ed economici, con la finalità essenziale di soddisfare il pubblico interesse con il minor costo per la collettività.

Informo l'onorevole Polano, che ha ricordato l'attesa degli assuntori delle ferrovie concesse per una sistemazione della loro posizione, che da tempo il Governo ha presentato un disegno di legge che ora è all'esame delle Commissioni X e XIII della Camera. Per andare incontro nella maggiore misura possibile alle aspettative della categoria, il Governo ha anche migliorato il testo originario

del disegno di legge. Quindi, oggi ogni decisione è rimessa al Parlamento.

Per quanto riguarda la nuova linea metropolitana di Roma (di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1149), i progetti presentati per l'appalto-concorso del tronco Termini-Osteria del Curato sono stati sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quelli, invece, relativi al tronco Termini-Piazza Risorgimento si trovano all'esame degli uffici del Ministero e saranno quanto prima trasmessi al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Per il tronco di diramazione per Torre Spaccata, sono in corso gli studi onde procedere all'appalto-concorso.

Il Ministero ha poi predisposto i provvedimenti relativi al finanziamento degli altri tronchi che dovranno integrare quelli ora citati, in modo da dare alla costruzione dell'intera rete metropolitana di Roma un iter il più rapido possibile e risolvere così i problemi di traffico cittadino che si profilano sempre più difficili con l'incessante aumento della circolazione.

Per ciò che riguarda poi la ferrovia metropolitana di Napoli, è stato predisposto uno schema di disegno di legge, attualmente all'esame dei competenti dicasteri finanziari. Si stanno, in particolare, studiando i possibili mezzi di finanziamento e le prospettive dei presumibili risultati di gestione della linea.

Questa iniziativa, per il rapido compimento della quale sarà svolta ogni possibile azione, s'inquadra nei provvedimenti predisposti per coordinare i trasporti vicinali e di sotterraneo della città e dei dintorni di Napoli.

E con ciò rispondo all'onorevole Colasanto che, già da quando era Sottosegretario al Ministero dei trasporti, con passione si interessava per dare alla sua città un sistema organico di trasporti.

Il disegno di legge presentato dal Governo alla Camera, attualmente all'esame della X Commissione, permetterà una stabile sistemazione del settore delle autolinee, contribuendo alla risoluzione di problemi che trascendono l'interesse degli operatori economici della categoria, per riguardare direttamente il sano ed equilibrato sviluppo del sistema di trasporti del nostro paese. Questo con particolare riferimento ad alcune regioni del Mezzogiorno e delle isole, la cui spinta verso un miglioramento economico e sociale presuppone una efficiente rete di comunicazioni.

È da prevedere che il sensibile divario, che purtroppo ancora sussiste fra la consistenza delle reti automobilistiche dell'Italia

settentrionale e di quella meridionale, si attenuerà notevolmente in avvenire, anche per effetto delle speciali provvidenze che sono state previste nell'ambito della nuova disciplina legislativa e con le quali sarà possibile concedere il contributo dello Stato a quelle linee socialmente necessarie, ma economicamente passive.

Saranno così realizzabili nuovi servizi di trasporto anche in quelle zone le cui esigenze non hanno finora potuto essere completamente soddisfatte.

L'onorevole Marchesi ha mosso delle critiche al disegno di legge sulle autolinee, dandone una interpretazione niente affatto corrispondente alle sue effettive finalità. Il provvedimento, comunque, è all'esame della Commissione ed in quella sede potrà svolgersi sul problema una proficua discussione.

Molti colleghi hanno citato qui le cifre relative ai viaggiatori sulle autolinee. Pertanto, non le ripeterò; ma già queste cifre costituiscono un indice della vitalità del settore e del favore che il mezzo di trasporto gode presso l'utente.

Desidero, infine, far presente che è mio intendimento affrontare in maniera decisa il fenomeno degli esercenti abusivi che ancora turbano, in taluni casi, il regolare esercizio da parte dei concessionari e l'equilibrio economico delle aziende.

A tale scopo, saranno adottati tutti i provvedimenti consentiti dalla legge, e per far sì che i provvedimenti stessi possano avere rapida ed efficace applicazione il mio Ministero ha provveduto a costituire, in questi giorni, presso ogni ispettorato compartimentale della motorizzazione civile, degli uffici particolarmente competenti che avranno il compito di seguire e reprimere il dannoso fenomeno dell'abusivismo.

Quanto al trattamento del personale delle autolinee spetta al Ministero dei trasporti la vigilanza sul trattamento giuridico e sull'orario di lavoro, mentre la parte economica fa capo agli organi del Ministero del lavoro.

DEGLI ESPOSTI. E i lavoratori degli appalti?

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Adesso ne parlerò.

Posso assicurare che nell'applicazione del suo potere il Ministero dei trasporti non ha mancato di svolgere ogni possibile ed idoneo intervento per evitare e reprimere inosservanze e violazioni delle norme da parte delle aziende; e, allo scopo, apposita clausola viene inserita nel disciplinare di concessione.

L'autotrasporto di merci, per la sua influenza sul mercato dei trasporti, interno e internazionale, per le sue relazioni con il trasporto ferroviario — di collaborazione e di concorrenza — per la consistenza dei mezzi impiegati e per il numero delle persone addette, merita ogni attenzione. È stato riconosciuto che il settore richiede anche una valutazione nuova delle sue esigenze ed una più rispondente disciplina legislativa.

Si è lamentato a questo proposito il rinvio delle iniziative per giungere a questa regolamentazione. Ma occorre osservare che non era agevole e conveniente cristallizzare in norme giuridiche lo svolgersi di un fenomeno in continua evoluzione di adattamento alle mutevoli condizioni dell'economia nazionale e del progresso tecnico, oltre che dei rapporti internazionali. Ora che possiamo affermare di aver raggiunto nel settore interno una fase di assestamento, che consente di identificare la funzione dell'autotrasporto merci nel sistema dei trasporti, ed ora che si sta concretando la politica della Comunità economica europea in questa materia, convengo con l'onorevole Carcaterra che l'esigenza di questa disciplina si pone in termini di viva attualità. E ciò in modo particolare anche per armonizzare le leggi vigenti nei vari paesi della Comunità. Intanto, proprio con questa finalità, il Ministero dei trasporti sta adottando singoli provvedimenti, che tendono a migliorare la disciplina del settore eliminando disarmonie ed interferenze.

Ad esempio, col recente decreto diretto alla eliminazione del fenomeno degli autotrasportatori abusivi, che esercitano l'attività senza la necessaria autorizzazione, è stato disposto che in applicazione dell'articolo 58, sesto comma, del codice della strada non sia consentita l'immatricolazione di autocarri per i quali i proprietari non si trovino in possesso del titolo (autorizzazione o licenza) necessario ad esercitare l'attività di trasporto di merci cui i veicoli sono destinati. Un provvedimento del genere comportava anche, logicamente, una sanatoria degli abusivi già esistenti, con il rilascio della autorizzazione in deroga al contingentamento in vigore.

Tutto ciò vale, beninteso, per gli autocarri di portata superiore a 50 quintali, poiché per gli altri è già consentito il libero rilascio dell'autorizzazione fino dallo scorso anno, in base a provvedimento adottato dal mio predecessore onorevole Ferrari Aggradi.

Una cosa che mi preme di mettere in chiaro è questa: gli autotrasportatori che anche dopo le ultime disposizioni agevolative

persistevano nella loro attività irregolare saranno perseguiti con il massimo rigore della legge. A tali fini saranno interessati gli organi di vigilanza sulle strade e gli uffici speciali che sono stati costituiti presso gli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile.

Un cenno merita il trattamento giuridico ed economico degli addetti ad autotrasporti merci, regolato soltanto dai patti di lavoro. Allo stato della vigente legislazione il Ministero dei trasporti non può intervenire direttamente nei casi di inosservanza e violazione di tali patti, ma debbono essere le parti interessate a tutelare le loro posizioni sul piano sindacale e legale; e ciò tanto più che non è ancora intervenuto alcun provvedimento *erga omnes* che renda obbligatori tali patti per tutta la categoria, in applicazione della legge 14 luglio 1959, n. 741. Informo la Camera che è in corso, da parte del Ministero del lavoro, una iniziativa per la disciplina legislativa del trattamento dei lavoratori addetti all'autotrasporto di merci.

Nel quadro di un settore così vitale e sempre in movimento, molto utile riesce al Ministero dei trasporti l'opera fiancheggiatrice e di collaborazione dell'Ente autotrasporti merci. Posso comunicare che l'amministrazione sta studiando uno schema di provvedimento legislativo destinato ad aggiornare e riordinare l'ente, che conserverà, in ogni caso, il carattere di ente di diritto pubblico, provvedimento che sarà presentato fra breve alle Camere e che servirà a fissare in modo definitivo i compiti ai quali dovrà attendere l'ente stesso. In questo modo anche questo settore avrà trovato la sua sistemazione nel campo del trasporto merci su strada, che va sempre più sviluppandosi nel quadro dell'economia nazionale.

Affinché il Parlamento possa meglio conoscere l'attività dell'ente attraverso il suo bilancio, ho provveduto a depositare alle Camere questo documento, del quale quindi potranno prendere visione i parlamentari che hanno manifestato questo interesse.

Per andare incontro alle esigenze più urgenti del settore della navigazione interna, ho presentato nei giorni scorsi al Senato il disegno di legge recante provvidenze per le nuove costruzioni ed i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature. Il disegno di legge mira ad incoraggiare l'iniziativa privata, dando ad essa un contributo di due miliardi e 625 milioni per la costruzione di nuovi natanti, l'ammodernamento delle apparecchiature e la motorizzazione di navi già in esercizio.

Sono convinto che questa legge, così come è articolata, e meglio ancora se sarà oggetto di ulteriori perfezionamenti nel corso della discussione parlamentare, varrà a tonificare l'intero settore, incoraggiando nuove iniziative.

Vi è inoltre un altro problema che l'amministrazione intende affrontare, quello di adeguare la disciplina vigente in materia alle nuove esigenze del settore, che si sono venute man mano manifestando in questi ultimi anni. A tal fine ci si avvarrà dell'apposita commissione di recente ricostituita per le necessarie modifiche al codice della navigazione, onde inserire nella nuova normativa tutte quelle disposizioni che rispecchino le effettive esigenze della navigazione interna.

Lo studio di tale problema può dirsi già impostato dall'amministrazione dei trasporti, ed a questo proposito colgo l'occasione per accennare che negli ultimi giorni, come ha ricordato nel suo intervento l'onorevole Giovanni Lombardi, si è tenuto a Venezia il primo convegno italiano di diritto fluviale e della navigazione interna, cui hanno partecipato numerosi giuristi ed autorevoli esperti di diritto marittimo e fluviale. Nel corso dei lavori sono stati trattati, in quella sede, importanti temi concernenti il diritto fluviale e gli istituti che regolano tale settore dei trasporti, ed è stata posta in particolare rilievo la necessità di un intervento legislativo per assicurare l'unificazione e la modernizzazione dell'ordinamento della navigazione interna.

Resta comunque di fondamentale importanza, per lo sviluppo della navigazione interna nella valle padana, l'attuazione di una politica unitaria nel quadro della C. E. E., volta a potenziare le idrovie esistenti su uno *standard* europeo di 1.350 tonnellate, e a dotare l'Italia di nuove vie d'acqua.

Per quanto riguarda, infine, la navigazione lacuale, posso rilevare che l'andamento dei servizi sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, gestiti dal Ministero dei trasporti, è soddisfacente.

Dato il continuo incremento del traffico — nel quale occupa preminente importanza quello turistico — la flotta sarà ulteriormente potenziata; è allo studio la costruzione di due navi passeggeri per il lago Maggiore e di due navi — traghetto per autoveicoli, una per il lago di Como e una per il Garda.

I viaggiatori trasportati — 4.900.000 nel 1959 — sono saliti nel 1960 a 5.078.748.

L'attività dell'ispettorato, nel settore dei trasporti a fune, si esplica, per gli impianti in esercizio, attraverso la sorveglianza, al fine di accertare il permanere delle condizioni

che garantiscono la sicurezza e la regolarità del trasporto; per i nuovi impianti, invece, attraverso l'esame e l'approvazione dei progetti, la sorveglianza durante la costruzione e, infine, la visita di ricognizione prima dell'apertura al pubblico.

I trasporti a fune non interessano soltanto, come a prima vista potrebbe sembrare, il traffico turistico e sportivo, ma costituiscono, in talune zone impervie, un vero e proprio mezzo di comunicazione per le popolazioni locali.

Particolare cura viene posta, dagli uffici del Ministero, nell'opera di studio e di continuo aggiornamento tecnico, con la preziosa collaborazione della commissione per le funicolari aeree e terrestri, organo consultivo altamente qualificato.

Sempre più utile ed interessante l'attività del Centro sperimentale impianti a fune, per il quale ho presentato recentemente un disegno di legge con cui si autorizza la spesa di 100 milioni per il completamento del laboratorio e l'acquisto di materiale.

Gli onorevoli Reale Giuseppe, Sorgi ed altri colleghi hanno parlato della circolazione stradale.

Il costante aumento della motorizzazione privata pone in termini sempre più perentori la necessità di ricerca ed il raggiungimento dei mezzi e delle provvidenze intesi a prevenire e ridurre al massimo le cause degli incidenti stradali.

Tre sono gli elementi fondamentali sui quali appuntare la nostra attenzione: la strada, le norme del codice e l'educazione degli utenti.

Per una ordinata circolazione stradale occorre una armonica convergenza di tutti e tre questi fattori: strade adeguate, appropriate disposizioni legislative, buona formazione psicologica degli utenti.

E se l'uno o l'altro dei tre fattori, isolatamente preso, non può essere di per sé sufficiente, è tuttavia da ritenere che l'elemento uomo sia, in ogni caso, quello al quale rivolgere le maggiori cure.

A tale proposito, particolari attenzioni vengono dedicate dal Ministero dei trasporti alla preparazione dei conducenti di veicoli a motore. In primo luogo con una assidua opera di vigilanza e di regolamentazione delle scuole guida, affinché i metodi di insegnamento non siano diretti solo a far apprendere indispensabili cognizioni tecniche, pratiche e di norme regolamentari, ma rispondano anche alla necessità di compenetrare l'allievo dei doveri umani e sociali che gli incombe-

ranno quando sarà alla guida di un veicolo a motore.

Particolari istruzioni sono state poi impartite agli ingegneri esaminatori, i quali, durante gli esami di guida, svolgono le loro funzioni con ogni oculatezza.

Degna di menzione è, infine, l'opera che il Ministero svolge nel settore della propaganda e dell'educazione, attraverso manuali distribuiti gratuitamente, materiale didattico fornito gratuitamente alle scuole elementari e medie, cortometraggi cinematografici, collaborazione alla propaganda svolta dalla R.A.I.-TV.

Tale azione, però, pur dando risultati in parte apprezzabili, come ebbi occasione di rilevare recentemente alla conferenza di Stresa, non è sufficiente nei confronti di quei soggetti — che purtroppo esistono — per i quali può trovare efficacia soltanto il metodo repressivo.

È pertanto indispensabile che l'azione educativa sia congiunta ad una severa opera di repressione, da realizzare con modifiche legislative al codice della strada per un ragionato inasprimento delle attuali sanzioni, specie per quanto si riferisce alle patenti.

Ho partecipato ai lavori del convegno delle commissioni giuridiche dell'Automobile Club, svoltosi in questi giorni a Torino e durante il quale sono stati discussi importanti problemi concernenti la circolazione stradale, particolarmente in relazione al fenomeno della motorizzazione nell'interno dei centri abitati.

Il Ministero dei trasporti non mancherà di giovare dell'apprezzabile contributo fornito dagli studiosi che sono intervenuti al congresso stesso per la soluzione dei problemi che riguardano la motorizzazione.

Fra i provvedimenti presi per assicurare una sempre migliore e regolare circolazione stradale è da annoverare la revisione degli autoveicoli e dei motoveicoli per trasporto persone che è stata iniziata, per i tipi più antiquati, con il 1° ottobre in tutta Italia.

Posso comunicare che tale revisione avrà effetti sensibili perché già si delinea, nelle operazioni finora eseguite, l'impegno della maggior parte degli utenti ad adeguarsi alle necessità delle nuove disposizioni in vigore nel campo della sicurezza e della segnaletica. I veicoli privi dei requisiti necessari, e non più suscettibili di essere ammodernati, saranno senz'altro messi fuori circolazione.

Sono certo che gli onorevoli colleghi non potranno non condividere le nostre preoccupazioni e l'intendimento di non lasciare nulla di intentato per far sì che il doloroso fenomeno

degli incidenti stradali venga contenuto al massimo.

L'inquinamento atmosferico provocato dai gas di scarico dei veicoli a motore, su cui ha parlato con competenza l'onorevole Sorgi, ha destato preoccupazioni nei maggiori centri urbani, dopo che diligenti indagini hanno accertato l'esistenza nell'aria di un'alta percentuale di sostanze tossiche.

Il problema è stato recentemente affrontato anche in un congresso internazionale a Torino, le cui conclusioni saranno valutate attentamente per le iniziative che si renderanno necessarie. Del problema si occupa già il Ministero dei trasporti, che ne ha affidato lo studio anche ad una commissione per l'automobilismo esistente presso il Ministero stesso.

Onorevoli colleghi, mi auguro di avervi dato un quadro sufficientemente chiaro, anche se sintetico, dell'attività del dicastero dei trasporti e della politica seguita dal Governo, il quale vuole curare con la massima attenzione i problemi del settore, perché riconosce ad esso una funzione essenziale nella vita economica e sociale del paese.

I provvedimenti sinora adottati e quelli sottoposti all'esame del Parlamento sono inquadrati in una organica politica che il Governo sta perseguendo e, anche se riguardanti singoli settori dei trasporti, sono ugualmente diretti ad un unico fine, che è quello di raggiungere un sistema di trasporti efficiente, moderno, adeguato allo sviluppo del paese e alle esigenze derivanti dall'integrazione economica europea.

Pertanto, onorevoli colleghi, spero che vorrete dare il vostro voto favorevole al bilancio dei trasporti. (*Applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

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

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

La Camera,

informata della crescente importanza delle ferrovie Nord Milano, attualmente controllate dal gruppo Edison, nell'economia dei trasporti dell'alto milanese e di talune province nord-lombarde e soprattutto del fatto che esse, allo stato delle cose, trasportano ogni giorno a Milano e in altre località minori poco meno di 100.000 operai, impiegati, studenti, professionisti, commercianti, ecc.;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

tenuto conto che lo sviluppo già in corso dell'economia milanese e nord lombarda rende necessario un sempre maggiore potenziamento dei trasporti e un loro incessante adeguamento alle esigenze sempre più varie e crescenti che si presentano;

avendo presente inoltre che i territori prealpini e dei laghi sono meta di un numero via via crescente di turisti, i quali oramai si trovano in difficoltà a servirsi delle strade e delle stesse autostrade che colà si portano da Milano;

considerato poi che la società attuale proprietaria e concessionaria delle ferrovie Nord Milano:

1°) lascia gli impianti fissi, particolarmente le stazioni anche maggiori, in condizioni di assoluta arretratezza (basti ricordare che la stazione di Saronno da cui transitano circa 220 treni al giorno, con una media oraria, nei momenti di punta, di un treno ogni 3 minuti, è sfornita di sottopassaggi) e comunque del tutto inadeguata alle esigenze moderne poste da trasferimenti di massa;

2°) non si preoccupa di accrescere la velocità dei convogli;

3°) mantiene in servizio vecchissime vetture o vetture di vecchio modello;

4°) determina, con i suoi metodi di gestione, frequentissimi incidenti anche mortali;

5°) si preoccupa esclusivamente di trarre dalla gestione delle linee i più elevati profitti, con danno dei numerosissimi passeggeri e dello sviluppo delle zone servite,

invita il Governo

a prendere immediate e concrete iniziative che valgano a rendere pubblica la proprietà o la gestione delle stesse ferrovie Nord Milano, possibilmente affidandole a un consorzio tra le province (Milano, Como, Varese e Novara) direttamente interessate.

GRILLI GIOVANNI, LAJOLO, VENEGONI,
RE GIUSEPPINA, ALBERGANTI, DE
GRADA, INVERNIZZI, BUZZELLI, MON-
TANARI SILVANO, FOGLIAZZA.

La Camera,

considerata la necessità di adeguare la rete ferroviaria della Calabria ai progressi dell'economia e della vita sociale del paese,

impegna il Governo:

a) a dare esecuzione alla legge per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza-Sibari;

b) a costruire la ferrovia Reggio-Rossano-Cosenza-Bari;

c) ad elettrificare la ferrovia nel versante jonico e in quello tirrenico;

d) ad ammodernare i servizi, provvedendo soprattutto agli impianti di sicurezza.

MISEFARI, FIUMANÒ, ALICATA, GULLO,
MESSINETTI, MICELI, GUIDI, DEGLI
ESPOSTI, MARCHESI, RE GIUSEP-
PINA.

La Camera,

considerata l'urgenza di consolidare e proteggere la ferrovia jonica Reggio-Bari, specie nel tratto Reggio Calabria-Metaponto provato reiteratamente dalle incursioni torrentizie e dalla violenza dei marosi;

ritenuto che ciò è solamente possibile con un'organica sistemazione dei corsi d'acqua del versante interessato e che tale sistemazione è già prevista dalla legge per la Calabria 26 novembre 1955, n. 1177;

rilevato inoltre che vi è la direttiva, da parte dell'organo gestore della predetta legge, di evitare sistemazioni impegnative nel versante jonico, tranne brevi aree considerate « recuperabili » agli effetti dello sviluppo agricolo,

impegna il Governo

a disporre un riesame di tale direttiva ed a formulare, conseguentemente, un piano di sistemazioni vallive e montane dei bacini imbriferi del versante jonico, valido ad assicurare in modo permanente la protezione della linea ferrata e della vita dei viaggiatori.

MISEFARI, FIUMANÒ, ALICATA, GULLO,
MESSINETTI, MICELI, GUIDI, DEGLI
ESPOSTI, MARCHESI, RE GIUSEP-
PINA.

La Camera,

considerata l'inadeguatezza dell'attuale collegamento ferroviario Udine-Pontebba-Tarvisio-Villaco, che per 122 chilometri si svolge su binario unico su un percorso tortuoso e con notevole carico di merci;

rilevata l'importanza della linea ferroviaria citata per il traffico dei porti adriatici con l'Austria ed i paesi danubiani e l'insufficienza delle opere previste su tale tratto ferroviario ai fini di una radicale sistemazione,

impegna il Governo

a provvedere al raddoppio della linea Udine-Tarvisio, previe le necessarie rettifiche del tracciato.

VIDALI, POLANO, FRANCO RAFFAELE,
FRANCAVILLA, BELTRAME, GRANATI,
FIUMANÒ, RAVAGNAN, MARCHESI,
DEGLI ESPOSTI.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

La Camera,

considerata la particolare situazione dei traffici commerciali triestini in relazione alla crescente concorrenza da parte dei porti jugoslavi e della Germania;

rilevata l'importanza dell'apporto valutario di circa 40 miliardi annui che il movimento marittimo di Trieste assicura al paese;

tenuto conto delle difficoltà di bilancio che ostacolano l'attività dei magazzini generali di Trieste,

impegna il Governo

ad attuare il promesso provvedimento di rimborso delle spese che l'azienda dei magazzini generali finora sostiene per le manovre di smistamento nell'ambito del porto, a carico dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

VIDALI, POLANO, FRANCO RAFFAELE,
FRANCAVILLA, BELTRAME, GRANATI,
FIUMANÒ, RAVAGNAN, MARCHESI,
DEGLI ESPOSTI.

La Camera,

considerato che le leggi nn. 172 e 173 del 26 marzo 1955 prevedevano l'elettrificazione ed il raddoppio dei binari della linea ferroviaria Trieste-Venezia;

rilevato che ancora non è stato provveduto al completamento del doppio binario nel tratto Quarto d'Altino-Cervignano ed alla elettrificazione del secondo binario;

rilevato che il materiale ferroviario della linea Trieste-Mestre risale a trent'anni fa e necessita di sostituzione e potenziamento,

impegna il Governo

a provvedere con sollecitudine al completamento del raddoppio dei binari, e dell'elettrificazione sulla linea Trieste-Mestre.

VIDALI, POLANO, FRANCO RAFFAELE,
FRANCAVILLA, BELTRAME, GRANATI,
FIUMANÒ, RAVAGNAN, MARCHESI,
DEGLI ESPOSTI.

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

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Circa l'ordine del giorno Grilli Giovanni, dichiaro che l'estromissione della società delle ferrovie Nord Milano dalla concessione della linea che esercita non potrebbe aver luogo se non per decadenza o riscatto. Per la decadenza non ricorrono in questo momento i motivi che in base alla legge dovrebbero giustificarla. Il riscatto, a sua volta, costituirebbe oggi un

provvedimento estremamente oneroso e d'altra parte è una facoltà esercitabile unicamente al fine di una inclusione di linee nella rete statale. Il Ministero dei trasporti effettua sulla rete ferroviaria della società Nord Milano una continua vigilanza integrata da periodici sopralluoghi. Bisogna tener presente l'intenso traffico con notevoli affollamenti, oltre che nelle normali ore di punta, anche in determinati periodi festivi e pre-festivi. La velocità dei treni non è trascurabile, ove si tenga conto del fatto che le fermate sono estremamente ravvicinate, proprio in relazione al particolare servizio di trasporto di masse di lavoratori che la Nord Milano svolge. La velocità commerciale, infatti, varia tra i 42 e i 73 chilometri all'ora circa, mentre le fermate, a seconda delle linee, sono poste mediamente a distanza variabile fra i 2 e i 6 chilometri: quasi un servizio metropolitano. Il materiale rotabile per il servizio viaggiatori non è tutto modernissimo, poiché vi è ancora in servizio materiale di trazione che risale al 1929 e materiale rimorchiato che risale, ad eccezione di alcune vetture a due assi più vecchie che vengono eliminate a mano a mano che viene fornito materiale nuovo, al 1924. Tuttavia una buona parte del materiale di trazione (33 veicoli su 64) è stata approvvigionata dopo la fine della guerra: 10 automotrici sono entrate in servizio negli ultimi cinque anni. Cosicché l'età media del materiale rotabile, ad eccezione delle citate vetture rimorchiate a due assi, risulta di circa 19 anni, età che non è elevata per il materiale ferroviario. La società per le ferrovie Nord Milano è stata, comunque, sollecitata a prendere iniziative intese ad un progressivo miglioramento degli impianti e del materiale rotabile. Assicuro l'onorevole Giovanni Grilli che la società sarà invitata ad accogliere, per quanto possibile, le richieste segnalate nell'ordine del giorno da lui presentato, mentre aggiungo che il Ministero svolgerà opportuna azione perché si vada incontro alle esigenze che sono state prospettate. Per queste considerazioni prego l'onorevole Grilli di voler prendere atto della situazione giuridica della società nei confronti dello Stato, delle mie assicurazioni, e di non voler insistere pertanto per la votazione dell'ordine del giorno.

Per il primo ordine del giorno Misefari, faccio presente: a) la costruzione della nuova linea Paola-Cosenza rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie; b) nessuno stu-

dio risulta sia stato eseguito per una nuova linea Reggio Calabria-Rosarno-Cosenza-Bari. L'eventuale costruzione di una linea del genere, secondo le leggi vigenti, rientrerebbe nella competenza del Ministero dei lavori pubblici; c) per le linee Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari, Catanzaro-Sant'Eufemia e Sibari-Cosenza si sta provvedendo alla completa dieselizzazione dei servizi viaggiatori e merci, che ne risulteranno sensibilmente migliorati. Tale provvedimento è stato deciso al termine di approfonditi studi condotti negli anni scorsi, ed alla luce dei quali è stata scartata la convenienza di elettrificare le linee stesse; d) su tutta la linea jonica, da Bari a Reggio Calabria, si sta provvedendo all'ammmodernamento degli impianti di segnalamento e di sicurezza, nonché alla centralizzazione di alcune stazioni più importanti. Detti lavori, deliberati recentemente, saranno portati a termine nel giro massimo di due anni.

Secondo ordine del giorno Misefari. Negli ultimi anni l'azienda ferroviaria ha eseguito numerose e notevoli opere di protezione della sede della linea Metaponto-Reggio Calabria, sostenendo a tale scopo ingenti spese. Altre opere di difesa della linea stessa sono state previste nei programmi di riclassamento della rete ferroviaria dello Stato e potranno essere gradualmente eseguite in relazione alle disponibilità finanziarie. Per quanto si riferisce alla sistemazione generale dei corsi d'acqua, devo far presente che questa esula dalla competenza dell'azienda ferroviaria, la quale deve necessariamente limitarsi a provvedimenti locali che interessino la sola fascia immediatamente adiacente ai propri impianti. Posso però assicurare di aver chiesto l'intervento della Cassa per il mezzogiorno, che ho sollecitato anche attraverso l'autorità del Presidente del Consiglio.

Primo ordine del giorno Vidali. I lavori in corso di esecuzione sulla linea Pontebbana, da Trieste a Tarvisio, sono considerati dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato sufficienti, per ora, ad assicurare all'itinerario stesso una potenzialità atta a fronteggiare i traffici ancora per alcuni anni. Ciononostante, però, posso dire all'onorevole Vidali che l'azienda delle ferrovie dello Stato ha già studiato il problema del raddoppio della Udine-Tarvisio, includendolo nei programmi di opere da eseguire successivamente.

Secondo ordine del giorno Vidali. La questione ha formato oggetto di una estesa indagine da parte di una commissione interministeriale, a suo tempo incaricata dalla Presidenza del Consiglio di effettuare accerta-

menti sulla situazione economica ed organizzativa dell'azienda portuale di Trieste. Nelle conclusioni della commissione è stato dimostrato che, in dipendenza dei notevoli sacrifici assunti dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in altri rami dell'attività ferroviario-portuale di Trieste, gli oneri ferro-portuali, posti per legge a carico dei magazzini generali di Trieste, non possono essere addossati alle ferrovie dello Stato. Però, per andare incontro alle esigenze prospettate dalle autorità di Trieste, il Ministero dei trasporti assumerà l'iniziativa di un disegno di legge che ponga a carico delle ferrovie dello Stato gli oneri di cui trattasi, sanzionando d'altra parte il rimborso di essi alle ferrovie medesime come oneri extra-aziendali.

Terzo ordine del giorno Vidali. Soltanto la legge 26 marzo 1955, n. 173, riguarda finanziamenti di opere interessanti le ferrovie dello Stato per l'ammontare di 8.500 milioni, di cui 1.300 per la unificazione delle stazioni di Poggioreale del Carso e Campagna, 1.500 milioni per la sistemazione degli impianti di Trieste centrale e 3.000 milioni quale contributo ai lavori di elettrificazione e di ripristino del doppio binario. Quest'ultima somma è stata impiegata, per 560 milioni, per ripristinare il ponte sull'Isonzo di Pieris, completando il ripristino del doppio binario tra Cervignano e Trieste; gli altri 2.440 milioni sono stati utilizzati nei lavori di elettrificazione, i quali per altro hanno richiesto un finanziamento di importo ben superiore, tratto da altri fondi, essendo occorsa una spesa di 4.500 milioni per i nuovi mezzi di trazione elettrica. Il completamento del doppio binario sul tratto Quarto d'Altino-Cervignano, che comporta una spesa di 3 miliardi, sarà tenuto presente nei programmi di potenziamento della rete in relazione allo sviluppo del traffico. L'attuale potenzialità della linea Trieste-Venezia, aumentata per effetto dell'elettrificazione, è superiore alle necessità del traffico attuale e prevedibile nel prossimo futuro. Comunque, assicuro l'onorevole Vidali e gli altri colleghi che si sono occupati del problema, del massimo interessamento del Governo per accelerare i lavori.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Giovanni Grilli ?

GRILLI GIOVANNI. Non insisto per la votazione. Il problema dei trasporti delle province lombarde verso Milano richiederebbe una trattazione lunga e dettagliata che io,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

evidentemente, non posso fare in questa sede. Sta di fatto che a Milano ogni giorno arrivano circa 500 mila lavoratori, servendosi di circa 15 linee ferroviarie e di non so quante autolinee. Il problema dell'afflusso e del deflusso di tante persone è enorme, ed esige adeguate soluzioni; nessun Governo, però, mi pare lo abbia finora seriamente affrontato. Io mi limiterò a parlare delle ferrovie Nord Milano, appartenenti al complesso idroelettrico Edison e circa le quali l'onorevole ministro in Commissione ha fatto un'affermazione che qui non ha ripetuto, se non ho capito male, cioè a dire che l'anno scorso il Governo ha rinnovato la concessione alla Edison fino all'anno 2000, cioè impegnando due generazioni! Mi pare che, così facendo, il Governo non abbia tenuto conto degli interessi delle province lombarde e dei lavoratori che viaggiano su quelle ferrovie.

Il ministro ha fatto cenno alla possibilità di tagliare alcuni « rami secchi », cioè di togliere di mezzo alcune linee ferroviarie non attive per trasformarle in autolinee, immagino con enorme piacere di certe grandi imprese, quali la Fiat, la Pirelli e forse altre ancora. Ma, onorevole ministro, se è vero che la politica dei trasporti, anzi quella economica generale, ha fatto sì che ferrovie costruite nel 1870 oggi siano ancora passive, è vero tuttavia che vi sono dei rami non secchi, verdissimi anzi, e le ferrovie Nord Milano sono tra questi, almeno quanto a produzione di prodotti; e non vedo perché lo Stato debba insistere a lasciare queste ferrovie ad una società privata, ad un gruppo monopolistico il quale ricava miliardi da questo complesso di linee che possiede e gestisce.

Gli utili dichiarati dalle ferrovie Nord Milano, dal 1952 al 1958, sono passati da 108 a circa 180 milioni, a parte l'ammortamento di circa 4 miliardi nei sei anni (e credo vi siano altri utili occulti, consistenti quasi certamente in sottovalutazioni a bilancio degli impianti e dei materiali, o coperti da altre voci di bilancio).

Ma il problema delle ferrovie Nord Milano si presenta anche sotto altri profili più interessanti. Ho detto poco fa che a Milano convergono ogni giorno circa 500 mila lavoratori. Ebbene le ferrovie Nord Milano, con circa 160 treni al giorno, ne trasportano forse non meno di 100 mila, oltre a quelli che vengono convogliati sulle 22 linee automobilistiche, ausiliarie spesso di quelle ferroviarie; cioè a dire il gruppo delle Nord Milano è quello che più di ogni altro effettua trasporti di

viaggiatori, operai, impiegati, commercianti, studenti, artigiani e via dicendo.

D'altra parte, le ferrovie Nord collegano Milano con il lago Maggiore e con il lago di Como. Il che vuol dire che, soprattutto nei mesi estivi, esse trasportano enormi quantità di turisti, e ciò anche per il fatto che ormai le autostrade e le strade locali non sono più sufficienti a smaltire il traffico automobilistico. So che l'estate scorsa sono occorse a volte due ore e mezza, e forse più, per giungere da Varese a Milano in automobile, sicché il mezzo ferroviario, se efficiente, sarebbe senz'altro preferibile al mezzo individuale. D'altra parte, nonostante lo sviluppo che ha avuto recentemente il trasporto automobilistico, è anche vero che i turisti di massa, che si allontanano da Milano nei giorni festivi, nella maggior parte dei casi non dispongono di un'automobile, per cui devono necessariamente ricorrere al mezzo ferroviario.

Ma vi sono anche altre considerazioni che vorrei ella, onorevole ministro, tenesse presenti. Nell'alto milanese, nel varesotto e nel comasco in questi anni sono sorte centinaia e centinaia di fabbriche medie e piccole (meccaniche, tessili, chimiche, di materie plastiche e così via), il che provoca una intensificazione ulteriore del trasporto di passeggeri e merci. Senonché, di fronte a queste esigenze vecchie, nuove ed anche nuovissime, le ferrovie Nord, quanto a livello tecnico, sono rimaste quelle che erano 30 o 40 anni fa. Prendo atto di quello che il ministro ha dichiarato; ma ci vuole altro che 5 o 6 nuovi locomotori in cinque anni! Il problema è di ben diverse dimensioni. È vero, si sono anche elettrificate le linee nel dopoguerra. Ma vorrei vedere che i vagoni continuassero ad essere trascinati da quei vecchi macinini ancora in uso nel 1946 o nel 1947!

Però, al di là della elettrificazione delle linee e di qualche vettura nuova, per altro di vecchio modello, costruita quasi sempre su vecchi disegni o vecchi progetti, non si è andati. Le stazioni, da ognuna delle quali partono ogni giorno migliaia di lavoratori, se si eccettuano le maggiori, sono costituite da fabbricati di tipo, potrei dire, africano: senza tettoie, senza sottopassaggi, senza pensiline. E pensi, onorevole ministro, che, per esempio, da Saronno passano ogni giorno 220 treni nei due sensi: in alcune ore di punta ne passano 17 all'ora. Alla Bovisa, alle porte di Milano, anzi nella stessa Milano, passano ben 330 treni, con punte di 25 treni all'ora, cioè quasi un treno ogni due minuti. Ciò nonostante le linee non sono sorvegliate in modo adeguato.

È avvenuto l'anno scorso, ad esempio, che un tratto di linea franasse durante la notte, senza che nessuno se ne avvedesse. Se ne accorse però, il mattino successivo, il primo treno che passava, il quale trascinò con sé nella valletta sottostante tutti i passeggeri; vi furono 40 feriti in quell'occasione: una cosa incredibile su linee così servite, così affollate. Mancano i passaggi a livello in molti punti, e questo, unito alla mancanza di sottopassaggi, provoca frequentemente incidenti anche mortali.

Al mattino e alla sera i treni sono affollati, i passeggeri, pigiatissimi, sono costretti a viaggiare in piedi, il che comporta ore supplementari di fatica e di lavoro. I prezzi sono altissimi. Onorevole ministro, ho fatto dei calcoli e ho rilevato che un operaio, che va da Varese o da Como a Milano, spende ogni mese il 10-15 per cento del suo salario per il viaggio. Un biglietto settimanale da Varese a Milano costa 1.300 lire; moltiplichi per quattro (quante sono le settimane comprese in un mese) e rileverà che il costo di tale biglietto va oltre le 5 mila lire. Un operaio guadagna mensilmente dalle 30 alle 50 mila lire, e quindi è esatto il calcolo che ho fatto sulla incidenza del 10-15 per cento sul suo salario. Tale spesa di viaggio va al monopolio Edison.

Evidentemente le ferrovie Nord non adempiono la funzione propria di una ferrovia moderna che collega un grande centro industriale con altri centri industriali minori e con zone residenziali. Occorrerebbe, forse in tutta la Lombardia, ma più particolarmente per i collegamenti fra Milano e la zona dei laghi, un sistema di ferrovie tipo metropolitana, a rapido scorrimento, con più ordini di binari, magari incassati in taluni tratti, con servizi moderni, non come quelli di oggi, con treni frequentissimi, così come si hanno, tenuto conto delle debite proporzioni, alla periferia di Parigi, di Mosca, di Londra e di New York. Noi siamo in condizioni arretrate pur avendo un traffico non inferiore, proporzionalmente, a quello che si ha nelle metropoli cui ho fatto cenno.

La Edison di tutto ciò non si occupa; la Edison, società privata, si occupa unicamente degli alti profitti da raggiungere, da accumulare e da distribuire in parte ai suoi azionisti, non tiene, cioè, conto delle esigenze del pubblico, delle esigenze di questa zona largamente industrializzata; conseguentemente poco interesse ha di contribuire allo sviluppo ulteriore della zona e di venire incontro alle necessità della popolazione.

Per tutti questi motivi, onorevole ministro, non comprendo in base a quale criterio ella, o il suo predecessore, conoscendo questo stato di cose, abbia rinnovato la concessione per quaranta anni alla Edison. È una cosa veramente inconcepibile! Poi voi protestate quando vi diciamo che siete legati ai monopoli! Ma questa ne è la prova tangibile, evidente e palmare. Trattasi di una ferrovia che rende, quanto a utili netti, ma che non adempie le sue funzioni; e voi la cedete, per quarant'anni ancora, al monopolio elettrico.

La proprietà e la gestione delle ferrovie Nord Milano debbono essere pubbliche; e di questo parleremo ancora sulla stampa e in convegni con tutti gli utenti. D'altra parte non credo che ella, e il Governo del quale ella fa parte, daranno una soluzione adeguata al problema che io ho posto. Il problema lo agiteremo in mezzo agli interessati, e speriamo che in un momento non lontano altri governi lo possano risolvere nel senso voluto dagli interessi delle popolazioni lombarde.

PRESIDENTE. Onorevole Misefari?

MISEFARI. Non insisto per la votazione dei miei due ordini del giorno. Con il primo la mia intenzione era di impegnare il Governo ad adeguare la rete ferroviaria della regione calabrese alle nuove istanze di progresso che anche l'economia e le società locali stanno manifestando.

L'onorevole ministro ha sollevato eccezioni di competenza, dicendo che il problema della ferrovia Paola-Cosenza-Sibari riguarda esclusivamente il Ministero dei lavori pubblici.

Orbene, credo che il ministro Spataro sia a conoscenza che questa ferrovia è attesa almeno da trent'anni dalle popolazioni della provincia di Cosenza e, direi, di tutta la regione; e la sua funzione è tale che a questa attesa delle popolazioni locali si unisce certamente l'attesa delle popolazioni siciliane e pugliesi, dato che solo così, nel momento attuale, si legano coi traffici le tre regioni (Sicilia, Calabria e Puglia) ed i mercati relativi, che si spingono per tutto l'Adriatico ed oltre, fino al Brennero ed ai confini orientali del paese.

Sollevarlo l'eccezione di incompetenza mi pare poco sensato: quando si sa che una qualsiasi ferrovia non può essere e non è l'effetto od il frutto di necessità del Ministero dei lavori pubblici, ma di necessità e di studi del Ministero dei trasporti.

Ma vi è di più: col primo dei due ordini del giorno abbiamo sollevato la questione di quella ferrovia, soprattutto perché ci è sem-

brato incredibile che una legge approvata dal Parlamento e finanziata restasse inoperante.

Si dice (almeno queste sono le voci) che vi siano ostacoli di questo tipo: si considera la ferrovia Paola-Cosenza-Sibari come una ferrovia a scarso traffico, cioè a scarso rendimento; e ciò senza tener conto della sua funzione di collegamento tra i mercati della Sicilia, della Calabria e della Puglia. Un ramo secco? Non crediamo davvero che sia possibile considerarla tale! In ogni caso la ferrovia ha assolto finora ad una funzione ineliminabile: quella di collegare un capoluogo di provincia alla strada ferrata nazionale, sui due versanti dell'Appennino; a tale funzione si lega il progetto che ha dato luogo alla legge e che è inteso a ricostruire la ferrovia sulla base di nuovi criteri, che la rendono moderna e sicura.

La Paola-Cosenza fu già definita la ferrovia « della morte », per le vittime che vi si ebbero negli ultimi 30 anni. Ebbene, questa ferrovia non può restare com'è. Ma perché non viene ricostruita secondo il nuovo progetto? Questa è la domanda che le popolazioni si vanno ripetendo.

In una recente intervista giornalistica, il direttore compartimentale della Calabria ha fornito le seguenti spiegazioni: « Per la nuova ferrovia Paola-Cosenza-Sibari si rende necessario un progetto che si attenga alle esigenze tecniche; e che siano stanziati altri 12 miliardi per completare la costruzione della trasversale Cosenza-Sibari ». Qui sorge una seconda domanda: se il direttore del compartimento della Calabria dichiara che occorre un nuovo progetto, allora il vecchio progetto, quello che ha dato luogo alla legge approvata, è un progetto studiato? E, se è un progetto studiato, come mai ne occorre uno nuovo?

PRESIDENTE. Onorevole Misefari, la prego di considerare che in questa sede ella non sta svolgendo i suoi ordini del giorno, ma deve sinteticamente esporre i motivi per i quali non insiste a che siano posti in votazione.

MISEFARI. Si tratta però, signor Presidente, di problemi che interessano la collettività. Comunque, accolgo senz'altro il suo invito, signor Presidente.

Torno a ripetere che appare veramente incomprensibile l'affermazione del ministro secondo cui la costruzione della ferrovia esulerebbe dalle sue competenze. Del resto, proteste per la mancata realizzazione della Paola-Cosenza gli sono venute non soltanto da me, ma anche dal senatore Vaccari, democristiano.

Un altro problema del quale ho sollecitato la soluzione è quello relativo alle ferrovie Reggio-Rosarno-Cosenza-Bari. È strano che il ministro non sia al corrente di questo progetto, di cui la stampa si è ampiamente occupata e la cui realizzazione consentirebbe un più rapido ed efficiente collegamento fra la Calabria e la Puglia.

PRESIDENTE. Il ministro ha fatto presente che la questione è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

MISEFARI. Non condivido questa impostazione, perché anche qui solo la costruzione è di esclusiva competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici. È del tutto evidente che il Ministero dei trasporti è la vera parte in causa.

A confermare l'utilità della indicata ferrovia stanno alcuni dati di palmare evidenza: oggi da Reggio a Bari si impiegano 16 ore e si compie un percorso di 587 chilometri; il nuovo collegamento ridurrebbe a 119 chilometri la distanza, e diminuirebbe di quasi dieci ore il tempo di percorrenza. I calcoli sono stati fatti dall'ingegner De Gioannis, autore del progetto della nuova ferrovia e valoroso tecnico ferroviario. Rinnovo pertanto l'invito al ministro a voler prendere in considerazione il progetto di cui si discute ed il cui esame non può essere devoluto al solo Ministero dei lavori pubblici, anche per la sua importanza in rapporto agli sviluppi della rete e degli scambi economici.

Altra richiesta contenuta nel mio ordine del giorno è quella dell'elettificazione ferroviaria, sia sul versante ionico sia su quello tirrenico. Il ministro ha dichiarato che l'amministrazione non ritiene conveniente l'elettificazione della linea Reggio Calabria-Metaponto-Bari ma intende procedere invece alla « dieselizzazione ». La quale, anzi, sarebbe già addirittura attuata, se ho ben compreso le parole del ministro Spataro. In realtà, la « dieselizzazione » è appena agli inizi, perché su quella linea sono in servizio solo quattro locomotori *diesel* contro ben 34 antiquate locomotive a vapore.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Non ho affermato che la « dieselizzazione » sia già stata completata, ma che ad essa si sta provvedendo.

MISEFARI. Sono passati molti anni da quando un suo predecessore ci disse le stesse cose! Si tratta inoltre di dimostrare le lacune e le carenze della politica dei trasporti del suo Ministero, onorevole ministro. Fosse vero che si stesse provvedendo! Vero è che se ne ha l'intenzione. Però, il modo con il quale si pro-

cede e il ritmo che ci vuole per le prospettive da lei offerte, onorevole ministro, le sembra che possano essere per noi soddisfacenti?

Inoltre l'elettrificazione è sempre stata più economica di altre forme di potenziamento delle linee; e non vediamo la ragione per la quale non si provvede ad estenderla a certi ben noti tratti, come la Sant'Eufemia-Catanzaro, ancora serviti da logore locomotive a vapore, forse del tempo di Watt o di Stephenson. Vecchie locomotive, che dovrebbero rapidamente essere sostituite: così come le vecchie vetture che il Ministero invia nel Mezzogiorno, non tenendo conto che anche le regioni del sud oggi sentono l'esigenza della modernizzazione di tutti i servizi, mostrano un'indubbia volontà di progresso, di estetica e di igiene. Il suo rifiuto a considerare la necessità di passare all'elettrificazione, onorevole ministro, non è giustificato, quando si sa che l'elettrificazione consente di portare anche la energia per l'illuminazione delle stazioni e delle linee e per azionare i mezzi di ricerca dell'acqua in tutta la rete, che è assetata, dato che non vi è nemmeno la possibilità di rifornirla mercé gli appositi carri della ferrovia. Insistiamo perciò che si prenda in esame la necessità di estendere l'elettrificazione della linea a tutta la regione calabrese fino a Metaponto e, se occorre, oltre, fino a Taranto.

Ho richiesto nel primo ordine del giorno anche l'impegno del Governo ad ammodernare i servizi, provvedendo soprattutto agli impianti di sicurezza. Ella, onorevole ministro, ha fatto presente che vi è già un potenziamento in atto nelle linee calabresi. Lo nego. Un solo potenziamento si è avuto: quello derivante dalla sostituzione di binari e di traversine; anzi, l'amministrazione è andata avanti su questo terreno ed ha quasi completato il rinnovamento dell'armamento. Altro non si è fatto. La « dieselizzazione », come ho detto, è appena iniziata. Gli impianti di sicurezza — la cui carenza rappresenta un elemento drammatico della situazione ferroviaria del Mezzogiorno — sono stati in parte eseguiti nella linea tirrenica, la quale serve a tutti, anche agli affaristi che si recano in Sicilia e in tutto il Mezzogiorno; sulla linea jonica, invece, i circuiti di stazionamento non esistono.

Ne fanno fede gli incidenti ferroviari avvenuti. Proprio oggi è in discussione al tribunale in Catanzaro la causa per il disastro di Montauro, nel quale quattro ferrovieri hanno trovato la morte e quindici sono rimasti gravemente feriti. Ebbene, il processo vede sotto accusa i ferrovieri che erano in servizio, alcuni macchinisti e i dirigenti della stazione

di Montauro, ma non vede sotto accusa la vera responsabile di questo e di tutti gli altri incidenti: l'amministrazione ferroviaria.

È inutile cercare di cambiare le carte in tavola: gli incidenti sono provocati soprattutto dalla mancata installazione e dal mancato rinnovamento degli impianti automatici di sicurezza. Quando essi mancano, i treni in arrivo possono finire, come spesso finiscono, su un binario ingombro, e i disastri sono inevitabili. Infatti la statistica per il Mezzogiorno pone al primo posto, fra le cause degli scontri, la inesistenza dei circuiti di stazionamento. Appare molto chiaro, quindi, che deve essere messa sotto accusa l'azienda ferroviaria, e non il povero ferroviere, che, fra l'altro, è spesso obbligato a fare dei turni che durano, per certe mansioni meno qualificate, perfino dodici ore. (*Interruzione del ministro dei trasporti Spataro*).

Il mio secondo ordinè del giorno riguarda la carenza in fatto di difese delle linee ferroviarie (come delle strade ordinarie statali) per effetto della mancanza di sistemazioni idrauliche che, in tutto il versante jonico, non vengono eseguite dalla Cassa per il mezzogiorno. Pertanto, anche le cosiddette opere di difesa delle ferrovie, eseguite dall'amministrazione ferroviaria, restano scoperte.

Ogni anno si ripetono i soliti franamenti lungo la linea Reggio Calabria-Metaponto ed oltre. Ella, signor ministro, sa che in tutta la Calabria vi sono 1.087 corsi d'acqua di cui almeno 53 pericolosissimi; per cui tutta la zona, a causa del dissesto idrogeologico, si trova in una situazione assolutamente paradossale. Non riesce, per altro, comprensibile che, proprio quella zona jonica, che ha provocato l'emanazione della legge n. 1677 (la cosiddetta legge speciale per la Calabria, che ha il compito della difesa del suolo), oggi dovrebbe essere abbandonata a se stessa per la gravità del dissesto idrogeologico. Secondo i soloni che sono preposti all'applicazione di questa legge, si dovrebbe tener presente che vi è un processo geofisico plenoplanizzatore nel quale sarebbe coinvolto quasi tutto il versante, processo che impedirebbe il recupero di esso all'economia agricola ed industriale, anche nel caso in cui si provvedesse a sistemarlo.

Ella sa, onorevole ministro, che in quel compartimento da tre a sei miliardi all'anno vengono spesi dalle ferrovie per la riparazione di opere, per la ricostruzione di ponti e di opere di difesa, distrutte a monte, dalle piene, e a valle dall'azione del mare (azione che si esercita notevolmente anche lungo la strada ferrata). Come mai non si pensa ad

evitare questa spesa annuale? Come mai il Governo non riflette sulla necessità di eliminare la direttiva dell'abbandono del versante, e di passare rapidamente alla esecuzione delle opere di sistemazione idraulico-valliva e idraulico-montana, creando quella fitta rete di protezione necessaria per assicurare la solidità e la stabilità della ferrovia (e anche per delle altre infrastrutture parallele, come ad esempio la statale n. 106)?

Il problema non può essere oggetto di eccezione di competenza da parte sua, onorevole ministro; ella deve spingere i settori interessati a riflettere sul modo di evitare alle ferrovie una spesa annuale da tre a sei miliardi circa, che esse sono costrette ad affrontare dal 1951. Così ella sarà in grado di ridurre le spese e quel *deficit* che si vuole risanare con l'aumento delle tariffe. Il *deficit*, mi creda, non si può eliminare che attraverso una riorganizzazione intelligente, moderna e quindi sapiente di tutta la rete ferroviaria: non già rendendo impossibile alle popolazioni l'uso dei treni.

PRESIDENTE. Onorevole Vidali?

VIDALI. Non insisto sui miei tre ordini del giorno e ne spiego brevemente le ragioni.

L'attuale Pontebbana si svolge per circa 122 chilometri su binario unico, con un percorso tortuoso che appare antieconomico per la sua irrazionalità. Esiste da molti anni un progetto per una radicale soluzione dei problemi inerenti a questa linea ferroviaria, ma, anche da una risposta che ho ricevuto nel febbraio scorso ad una mia interrogazione sull'argomento, risulta che il Governo intende attuare soltanto un complesso di opere, delle quali ha parlato l'onorevole ministro, opere necessarie ma che sono pur sempre di carattere marginale rispetto a quelle fondamentali richieste dal traffico.

Si parla di un programma successivo. La spesa viene calcolata intorno ai 35 miliardi di lire. Tale programma dovrebbe entrare in azione soltanto se gli incrementi di traffico dovessero superare quelli previsti fino al 1970. È relativamente facile, signor ministro, obiettare che i traffici potranno tanto meglio essere incrementati quanto meglio sarà provveduto a rendere efficienti tali comunicazioni ferroviarie. Da questo punto di vista, va tempestivamente provveduto alle rettifiche del tracciato ed al raddoppio della Udine-Tarvisio.

Sul secondo ordine del giorno, in merito all'urgenza del provvedimento che permetta l'assunzione da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutt'ora a carico dell'amministrazione dei magazzini

generali di Trieste, relativamente allo smistamento ed alla manutenzione degli impianti ferroviari nell'ambito del porto, desidero sottolineare che tale provvedimento era stato già previsto in una riunione svoltasi al Viminale il 7 febbraio 1958, sotto la presidenza dell'allora Presidente del Consiglio senatore Zoli, nel corso della quale furono trattati altri problemi triestini. Ad una mia interrogazione, si rispose molto tempo fa che la cosa era oggetto di particolare attenzione da parte di una commissione interministeriale incaricata dal Presidente del Consiglio di effettuare gli accertamenti sulla situazione economica ed organizzativa di questa azienda.

Poco fa l'onorevole ministro ha affermato che il risultato di questi accertamenti è stato un atteggiamento almeno parzialmente negativo alle richieste di questa azienda autonoma. Se insisto sulla necessità che il Governo prenda in considerazione questa richiesta delle autorità economiche triestine, è perché in fondo voglio ricordare che il movimento marittimo di Trieste dà un apporto valutario alla nazione di circa 40 miliardi all'anno; per cui si tratta non soltanto di un interesse dell'economia triestina, ma anche di un interesse dell'intera economia nazionale.

Il bilancio dei magazzini generali di Trieste soffre considerevolmente degli aggravii che ad esso derivano dalle spese per i trasporti ferroviari nell'ambito del porto, con inevitabile danno all'incremento dei traffici triestini. Per questo insisto perchè almeno nel futuro, il ministro si occupi seriamente del problema.

Per quanto riguarda l'ultimo ordine del giorno, ricordo che il binario ferroviario della Trieste-Venezia, nel tratto Quarto D'Altino-Cervignano, per una ottantina di chilometri, non è stato ancora raddoppiato. Questo fatto, unitamente alla mancata elettrificazione del secondo binario, determina un notevole disagio sia per i viaggiatori sia per il traffico commerciale.

Un provvedimento di questo genere è stato deciso da molti anni, anzi ne è stato anche previsto lo stanziamento finanziario fin dal 1954, quando con il passaggio di Trieste all'amministrazione italiana venne lanciato il famoso prestito nazionale per alcune opere urgenti per Trieste. D'altronde, voglio sottolineare che la inefficienza delle comunicazioni ferroviarie tra Venezia e Trieste si aggiunge naturalmente alla deficienza delle comunicazioni autostradali. La gravità di tale situazione, che continuamente è oggetto di deplorazioni, contrasta con le innumerevoli

assicurazioni date dal Governo in merito alla imminente attuazione del provvedimento previsto.

Le cose che ho detto, signor ministro, non sono nuove. Vorrei però dire che se si sottolinea, tanto a Trieste quanto a Roma, che Trieste è nel cuore di tutti (e questa è una bella cosa), sarebbe giusto che Trieste fosse un po' di più nella mente di tutti.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e di quelli dell'entrata e della spesa del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1961-62, nonché degli articoli del disegno di legge, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

GUADALUPI, Segretario, legge. (*V. stampato n. 3218*).

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

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

Presentazione di 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 dell'interno, il disegno di legge:

« Concessione di un contributo di lire 186 milioni al comune di Cortina d'Ampezzo per la organizzazione e lo svolgimento dei giochi olimpici invernali del 1956 ».

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.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e del commercio (3105).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'industria e del commercio.

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

SPADOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, compito fonda-

mentale del Ministero dell'industria è certamente quello di assolvere ad una funzione di dinamico strumento propulsore di tutte le forme di attività industriale, al fine di orientare, stimolare, coordinare e determinare anche situazioni nuove atte a favorire lo sviluppo industriale del paese.

Il problema che io mi permetto di sottoporre alla benevola attenzione del Parlamento e del Governo esula di certo, per la sua ampiezza e per i suoi notevoli riflessi sulla vita economica nazionale, dalle strettoie di una limitata questione di carattere locale, per assumere il carattere di un concreto problema di ordine generale, nel quadro della impostazione di una politica sinceramente meridionalistica.

Sono stato in verità assai perplesso prima di riunire assieme la trattazione di argomenti che a prima vista potrebbero apparire di specifica pertinenza di dicasteri diversi; ma l'ampiezza della sfera di competenza del Ministero dell'industria, propulsore e coordinatore delle iniziative più diverse, purché riflettenti serie possibilità di un concreto sviluppo industriale, mi hanno spinto a trattare il problema del petrolio di Ragusa e delle legittime attese per un adeguato sviluppo industriale nutrite dal popolo siciliano in una visione globale che (se pur necessariamente ristretta in un breve intervento, stante la limitazione del tempo a mia disposizione) potrà dare una esatta rappresentazione dei fenomeni connessi.

È su questa esigenza di integralità, pertanto, che io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, anche per quei particolari aspetti della trattazione che ad un vaglio rigoroso dovessero apparire di non ortodossa pertinenza del dicastero. Ciò al fine di chiedere (nel quadro della indispensabile azione coordinatrice anzidetta) di promuovere, di concerto con gli altri organi di Governo, tutti quei provvedimenti che vengono reputati necessari ed indispensabili per lenire una situazione di disagio avvertita da tutti gli strati della popolazione di alcune province siciliane.

Otto anni fa, proprio in questi giorni, veniva dato al paese l'annuncio che a Ragusa, grazie ad una provvida legge regionale approvata dall'Assemblea siciliana con unanimità di voti, era stato scoperto un vasto giacimento petrolifero. L'attenzione di molti ricercatori ed imprenditori si rivolse sulla Sicilia e su Ragusa: si credette veramente in un conseguenziale naturale inizio di una grandiosa opera di trasformazione industriale.

Dopo la *Gulf-Italia* — la società a capitale americano che opera a Ragusa ed alla quale

spetta il merito di aver creduto alle conclusioni cui già nel 1926 eminenti tecnici italiani erano pervenuti alla fine di severi studi e vari sondaggi molto significativi, sulla effettiva esistenza del petrolio in Sicilia, e di avere quindi impiegato ingenti mezzi finanziari nella complessa opera di ricerca — anche l'ente di Stato chiese di operare in Sicilia, pervenendo a parziali risultati positivi nella zona di Gela.

L'euforia che caratterizzò il periodo della scoperta del primo giacimento degli idrocarburi nel sottosuolo siciliano suscitò entusiasmi e speranze nella laboriosa gente della mia terra, speranze che a mano a mano sono andate affievolendosi, se si eccettua la visione di quella forma di insediamento industriale, dal particolare carattere lenticolare, operato dall'ente di Stato a Gela e dalla industria privata nella zona fra Siracusa ed Augusta.

Si tratta indubbiamente di una grande svolta nella storia economica isolana, determinata dalla presenza di importanti complessi industriali, legati più o meno direttamente alla scoperta del petrolio.

Vi sono stati, per altro, massicci investimenti ad alto rapporto capitale-reddito, ed a scarso quoziente lavoro-capitale; sicché, in ultima analisi, la costituzione di queste oasi di grossa concentrazione industriale ha provocato il drenaggio di tutti i capitali disponibili, ed ha assorbito la maggior parte delle provvidenze e delle agevolazioni regionali e nazionali, senza riuscire ad inserirsi come elemento determinante di rottura nell'economia locale per l'avvio di uno sviluppo industriale di natura autoctona e creare un adeguato numero di posti di lavoro per le maestranze locali.

La zona di Ragusa è rimasta ai margini di questo processo di insediamento della grande industria in Sicilia, malgrado che col suo petrolio ne avesse costituito l'elemento essenziale. Il sottosuolo ragusano, già prima di offrire il più importante giacimento petrolifero (la produzione annua attuale è di circa 1 milione e mezzo di tonnellate di greggio, pari all'89 per cento della produzione nazionale, e all'80 per cento di quella dei paesi del M.E.C.), era noto in campo minerario per l'esistenza delle miniere di asfalto.

Fu appunto in occasione della riconversione di questa industria estrattiva che nel dopoguerra sorse a Ragusa un grande impianto industriale per la produzione del cemento e della calce idrata connesso all'estrazione ed alla lavorazione dell'asfalto e dei suoi derivati. Anche l'industria petrolchimica

che oggi produce il ribleme, una resina polietilenica, è nata nell'ambito di questo complesso, che aspetta ancora di vedere sorgere intorno a sé quel corollario di piccoli opifici che *a priori* si dava per certo.

La *Gulf-Italia*, come si è detto, ha impiegato notevoli investimenti per le ricerche, paga cospicue imposte, ha creato una certa quantità di operai specializzati nei lavori di perforazione dei pozzi petroliferi. Esaurito però il programma di trivellazione per la coltivazione del giacimento, a tutta quella zona è rimasto solo il peso di un maggiorato costo della vita, e agli operai qualificati è toccato talvolta di andare fuori, al di là dei confini della patria, per trovare un'occupazione.

Perché — si chiedono i nostri lavoratori — nonostante tante favorevoli premesse, è venuto meno l'auspicato sviluppo industriale della zona, che minaccia di essere soffocata, isolata come è tra i comprensori industriali di Gela e di Siracusa? Sono interrogativi ai quali bisogna pur rispondere.

Certo, alla base di taluni atteggiamenti vi è l'esistenza di un termine di paragone concreto e visibile. A Gela, in un giacimento di gran lunga più modesto e di meno agevole sfruttamento, l'E.N.I. ha investito grossi capitali; bisogna dire che la sua presenza in Sicilia è meritoria, anzi, sarebbe auspicabile che l'iniziativa pubblica trovasse convenientemente e razionalmente la possibilità di inserirsi anche nella zona di Ragusa.

Tuttavia, bisogna riconoscere che certi interventi pubblici possono presentare dei lati negativi, nel caso in cui si preferisca scartare i settori nei quali l'iniziativa privata è assente, carente o insufficiente, per concentrarsi nei settori ove operano preesistenti industrie.

La costruzione di un nuovo impianto petrolchimico vicino a quello esistente di Ragusa, potrebbe infatti aggravare una situazione già precaria; bisogna intervenire in tempo per evitare il peggio. In molti ambienti isolani si hanno fondati motivi per ritenere che, andando di questo passo, la Sicilia possa essere trasformata in un campo di battaglia tra l'iniziativa pubblica e quella privata. E questo è da evitare.

Nel momento in cui la grande industria installatasi in alcune zone della Sicilia denuncia già i limiti della sua funzione come elemento di ulteriore sviluppo, l'ente di Stato deve sottrarsi alla possibilità di provocare ripercussioni negative nel settore privatistico. I benefici che l'iniziativa pubblica comporta per le zone in cui opera sono innegabili ed

evidenti. Occorre però che gli investimenti vengano opportunamente orientati, in modo da evitare dannose duplicazioni delle attività preesistenti che abbiano con la loro offerta saturato il mercato, per non scoraggiare o comunque mettere in difficoltà i capitali privati già investiti.

La duplicazione di impianti in una regione alle prese con i primi tentativi d'industrializzazione apparirebbe veramente molto strana. Sarebbe come fornire due paia di scarpe sinistre a chi lamentasse di non averne alcuna.

Onorevole ministro, vedo seriamente minacciato in questo momento il risultato dei notevoli sforzi compiuti per la localizzazione di pochi ma cospicui impianti industriali nella provincia di Ragusa e specialmente in quella di Siracusa, che poi sono i pilastri determinanti del « miracolo siciliano ». E per questo che io desidero richiamare la sua benevola attenzione affinché venga svolta una efficace forma di intervento volta a determinare in Sicilia una situazione nuova, capace di instaurare un clima di proficua cooperazione fra iniziativa pubblica e iniziativa privata.

In questa fase iniziale di sviluppo bisogna non solo evitare le duplicazioni nel ristretto ambito regionale, ma optare per una politica di stretta integrazione fra le due forme di intervento. Quello che interessa è uno sviluppo equilibrato o bilanciato che si può tenere scoraggiando la concentrazione di attività similari, in concorrenza diretta, favorendo, invece, la costituzione di una pluralità di imprese, talché i prodotti dell'una possano servire le altre e viceversa. Ai danni di una inopportuna forma di concorrenza si sostituirebbero così i vantaggi della realizzazione di non indifferenti economie esterne.

Su questa direttrice, il compito più delicato deve spettare all'ente di Stato, il quale deve rinunciare alla produzione di quei prodotti già forniti dalle industrie preesistenti, senza porle, fin dai primi anni di vita, in una situazione di grave difficoltà che potrebbe ripercuotersi negativamente su ogni ulteriore forma di consolidamento dell'industria in generale.

È stata proprio la comparsa dell'E.N.I. in Sicilia — visto però sotto le vesti di un pericoloso concorrente per le industrie già esistenti di Ragusa e Siracusa — e la constatazione dei limitati riflessi sociali provocati dallo sfruttamento dei giacimenti petroliferi di Ragusa da parte della *Gulf-Italia* a deludere le aspettative dei siciliani, i quali guardano ora con una certa perplessità al futuro.

Il presidente della regione siciliana, onorevole D'Angelo, in occasione della presentazione del suo governo all'Assemblea regionale, ha preannunciato la costituzione di una commissione interassessoriale per procedere all'eventuale esame delle concessioni e della loro validità « atteso che — ha detto testualmente — questa ricchezza raggiunge proporzioni tali da compensare oltre ogni limite il capitale investito ».

È un'azione che verrà presto o tardi intrapresa. Ma, a mio parere, bisogna andar cauti su questo terreno per evitare che affrettate decisioni provochino un clima di sfiducia per i liberi imprenditori, il che sarebbe esiziale all'opera di sviluppo e di potenziamento industriale del paese.

La strada maestra — dicevo — è quella del reinvestimento *in loco* dei proventi del petrolio, e quindi non solo delle *royalties* pagate dalle società concessionarie, ma anche di una parte degli utili conseguiti dalle società medesime. Il problema assume, quindi, aspetti molteplici.

Ora, si può parlare di sviluppo economico e sociale di una plaga quando fra grandi industrie e ambiente indigeno si creano notevoli rapporti di interdipendenza, anche per il tramite di una serie di medie e piccole imprese a carattere squisitamente locale.

In Sicilia tutto ciò non si è verificato; e da soli gli organi locali — camere di commercio, amministrazioni provinciali e comunali — nonostante l'innegabile buona volontà che li anima, non sono in grado di modificare la situazione. Un concreto intervento appare dunque indispensabile per rendere operanti quei fattori propulsivi che pure esistono *in fieri*.

Il primo immediato intervento dev'essere volto, a mio giudizio, alla costituzione di un'area di sviluppo industriale, nell'ambito delle note disposizioni emanate dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno. La sua istituzione appare oggi l'elemento essenziale per rendere possibile il concretizzarsi di aspettative tanto legittime quanto ragionevoli, per una terra che ha brillanti tradizioni minerarie e manifatturiere.

Qualora la costituzione di questa nuova area di sviluppo industriale dovesse risultare intralciata da pur giustificate esigenze burocratiche, ritengo che si possa procedere alla sua aggregazione, come nucleo di determinante importanza, all'area di sviluppo di Catania e Siracusa, in corso di avanzata costituzione.

I risultati di un convegno di studi sullo sviluppo economico della provincia, tenutosi

nel settembre dello scorso anno a Ragusa, hanno indicato solo nella mancanza di infrastrutture pubbliche i limiti della auspicata espansione del processo di industrializzazione. Ma ciò è vero solo in parte. In questa sede io desidero dare atto al Governo dell'avvenuto inizio di una serie di realizzazioni, grazie alle quali sarà possibile avere al più presto un primo nucleo di infrastrutture. Debbo però sottolineare che occorre avere subito a disposizione tale *quantum* minimo di capitale fisso sociale, per poter essere utilizzato come valida componente positiva per l'auspicato insediamento industriale a largo raggio.

Perché quella zona della Sicilia non soffra ancora di un *handicap* notevole a causa dell'isolamento del suo territorio, privo di sbocchi a mare e di adeguate vie di comunicazione con gli altri poli industriali della Sicilia, è necessario che l'inizio dei lavori per la costruzione della già progettata (e, spero, finanziata) camionabile Modica-Ragusa-Catania abbiano la precedenza su ogni altra opera: chiedo un formale impegno in tal senso, giacché le difficoltà di comunicazione tra i due versanti meridionali dell'isola costituiscono la remora principale al sorgere di medie e piccole imprese che si vedono soffocate in mercati troppo ristretti.

Per quanto riguarda il completamento dei lavori di costruzione del porto-isola di Pozzallo, sono state date assicurazioni dal ministro dei lavori pubblici che sarà provveduto per gli ulteriori stanziamenti. Ma debbo qui sottolineare ancora una volta l'importanza che questa opera infrastrutturale riveste per tutta l'economia della zona e della intera Sicilia, protesa come è in uno sforzo espansivo che, se aiutato dall'esterno, dovrebbe portarla ben presto a raggiungere taluni mercati delle vicine coste africane. Pertanto debbo rivolgere i voti più vivi al Governo affinché anche quest'opera, venga completata con ogni sollecitudine.

Di notevole importanza agricola ed industriale è la realizzazione della progettata diga sull'Irminio, considerato che le acque dell'altro corso torrentizio che attraversa la provincia di Ragusa, il Dirillo, stanno per essere sbarrate e convogliate a Gela per le necessità industriali di quella zona. Si potrà ovviare così, in buona parte, a taluni riflessi negativi che tale invaso potrebbe arrecare alle colture del territorio di Chiaramonte Gulfi.

Onorevole ministro, le laboriose genti della più meridionale terra d'Italia guardano con fiducia all'opera del Governo. Le loro speranze, le loro attese sono più che legittime.

Per non scoraggiare queste popolazioni, si rende doveroso un adeguato intervento, al fine di consentire che le possibilità potenziali di sviluppo esistenti in questo ambiente, palesemente idoneo ad un largo inserimento di nuove imprese, abbiano a concretizzarsi, come dicevo, nella creazione di un distretto industriale di primaria importanza, felicemente inquadrata in una visione storica, forse europeistica, ma sicuramente mediterranea, dettata dalla necessità e soprattutto dalla convenienza di un maggior apporto all'apparato produttivistico della nazione.

Nell'ambito, quindi, di un opportuno coordinamento degli interventi pubblici e privati, operato dal dicastero dell'industria d'intesa con la regione siciliana, e con gli altri ministeri interessati, appare ormai indispensabile eliminare le cause che pregiudicano l'ulteriore avanzamento dell'economia di una plaga che ha il sottosuolo più ricco d'Italia.

In sintesi: nel settore delle infrastrutture occorre, al fine di determinare più idonee condizioni ambientali adeguate al superamento dell'attuale stato depressivo, realizzare in un periodo di tempo ragionevolmente breve un agevole collegamento della zona di Ragusa con l'area industriale di Catania e Siracusa; completare la costruzione del porto-isola di Pozzallo; dare vita all'area di sviluppo industriale di Ragusa e completare la realizzazione della sua zona industriale; disporre particolari agevolazioni per gli allacciamenti dell'energia elettrica, da fornire a tariffe più basse; colmare le lacune esistenti nei servizi più direttamente collegati allo sviluppo delle attività economiche della zona.

Per quanto riguarda l'utilizzazione *in loco* del petrolio, bisogna studiare ed attuare particolari incentivi a favore delle industrie che provvedono alla lavorazione di esso nell'ambito territoriale del giacimento, oppure stimolare l'intervento dell'iniziativa pubblica con programmi diversi da quelli attuati dalle industrie già esistenti. Bisognerà infine promuovere lo studio di una più accentuata lavorazione su scala industriale (come hanno fatto, con ottimi risultati, alcune industrie locali a Vittoria e a Comiso) di particolari prodotti per l'agricoltura, ed assicurare una razionale utilizzazione di tutte le acque del ragusano.

Un vasto comprensorio ha visto nel giro di un lustro aprirsi insospettite possibilità di sviluppo economico, che però potrebbero definitivamente svanire se non si realizzassero in tempo gli auspicati interventi. Finirebbero, in questo caso, anche le speranze di quanti si

sono battuti affinché sull'onda del petrolio si desse l'avvio alla realizzazione di un concreto piano di sviluppo e di redenzione per assicurare ai giovani un'occupazione dignitosa nella terra dei loro padri ed un adeguato tenore di vita in una collettività veramente libera affrancata dalla miseria e dell'inedia.

Sono sicuro che le speranze dei lavoratori siciliani troveranno in questa sede la più solida comprensione, e che iniziative appropriate saranno realizzate, secondo le esigenze di priorità che ho avuto modo di illustrare. Il mio appello, onorevole ministro, non può che incontrare la sua adesione, essendo nota la grande sensibilità che ella ha sempre dimostrato nell'espletamento del suo alto e delicato ufficio.

Data l'ora, concludo, onorevole ministro, richiamando la sua attenzione sull'ammonimento del Sommo Pontefice: « Tra cittadini appartenenti alla stessa comunità politica non è raro che esistano accentuate sperequazioni economico-sociali, dovute soprattutto al fatto che gli uni vivono od operano in zone economicamente più sviluppate e gli altri in zone meno sviluppate. In tale situazione, giustizia ed equità esigono che i poteri pubblici si adoperino perché quelle sperequazioni siano limitate e ridotte ».

Ho piena fiducia nell'opera del Governo, che già in altre occasioni è stato particolarmente sensibile ai bisogni della mia terra; e sono certo che ella, onorevole ministro, vorrà personalmente interessarsi alla soluzione dei problemi che ho avuto l'onore di prospettare. (*Applausi al centro*).

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

CASTAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, anche quest'anno dobbiamo constatare che il relatore ha improntato la sua relazione all'ottimismo, per altro assai più cauto e avveduto di quello registrato l'anno scorso. Il collega Origlia era stato, lo scorso anno, assai più candido ed entusiasta di quanto non sia l'onorevole Battistini, che invece introduce ad ogni passo, nella premessa del documento da lui elaborato, dei « se » e dei « ma ».

I dati del 1960 si prestano indubbiamente ancora all'ottimismo, per il relatore; ma egli stesso ci parla di « luci » e di « ombre ». Se poi consideriamo i dati del primo semestre del 1961 dovremo concludere che le ombre sono assai più numerose delle luci. Se l'onorevole Battistini avesse redatto la relazione oggi, le ombre sarebbero, forse, ancor più accentuate. Oggi si hanno notizie di nuove re-

cessioni in atto nelle industrie siderurgiche inglese ed americana e di stasi in quella tedesca e in quella francese. Per noi, in Italia, continua invece lo squilibrio tra importazioni ed esportazioni; anzi, tale squilibrio si accentua. È stata materia di discussione sul bilancio del commercio con l'estero, ma in questa sede a noi interessa esaminare il traffico dell'uno e dell'altro ramo dell'attività di scambio, per confrontare gli indirizzi alle esigenze ed ai risultati dei diversi settori produttivi.

Vediamo quale incremento ha avuto la produzione industriale, secondo i dati che il relatore ci ha fornito. Egli confronta, a pagina 7 della sua relazione, i dati dei quattro ultimi anni dal 1957 al 1960, rispetto all'anno base 1953. Nell'area del M.E.C. si è avuto nel 1957 un incremento del 41 per cento nella produzione, incremento che è salito al 76 per cento nel 1960. Nell'area degli Stati Uniti si è avuto nel 1960 un incremento del solo 20 per cento e nell'area dell'E.F.T.A. l'incremento della produzione è del 33 per cento. E si vorrebbe dire mirabile per questo confronto !

Il tasso di incremento dell'area del M.E.C. è indubbiamente notevole, ma da quale base si era partiti ? Per gli Stati Uniti la base è tanto alta che l'incremento percentuale è fatalmente limitato. Nell'area dell'E.F.T.A. un po' meno, ed infatti la percentuale è assai più alta. Ma il confronto percentuale dice assai poco, è il punto di partenza che conta. Se si produceva un'unità ed oggi se ne producono due, si dice che è aumentata la produzione del 100 per cento, ma rimangono pur sempre due unità prodotte, il che costituisce un'entità minima.

La stessa ragione vale per l'esame della posizione dell'Italia nell'interno del M.E.C. Si registra un incremento dell'82 per cento della produzione in Italia, contro l'80 per cento della Germania, il 72 della Francia e soltanto il 26 per cento del Belgio. Ma il Belgio è sempre stato un paese intensamente industrializzato (come il Lussemburgo) ed il più modesto incremento del suo dato produttivo rappresenta una cifra cospicua in assoluto e non può rappresentare un termine di paragone.

Certo, non negherò i dati tecnici e il progressivo procedere della nostra industrializzazione: se vi è un paese in cui tale processo sia necessario accelerare, questo paese è certamente l'Italia. Ogni passo in avanti sulla strada è un avviamento alla risoluzione del problema.

Accertiamo intanto due dati di confronto. Ecco il primo. Nel quinquennio 1936-1940 il reddito dell'attività industriale era del 34 per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

cento sul totale del reddito italiano; nel quinquennio 1946-1950 era del 39 per cento; oggi l'attività industriale dà il 50 per cento del reddito totale. Ma questo 50 per cento, non dimentichiamo, purtroppo, è dovuto anche alla diminuzione del reddito prodotto dall'agricoltura negli ultimi anni, cosa che ha preoccupato e preoccupa tutti. Rilevo quindi il secondo dato: l'incremento della produzione industriale era del 102,6 per cento nel decennio dal 1950 al 1959 ed è del 131 per cento negli undici anni tra il 1950 e il 1960.

Più che le percentuali ci interessa l'entità effettiva del prodotto netto. Certo, il traguardo raggiunto di 6.474 miliardi di reddito prodotto non è da disprezzare o da sottovalutare. Ma il relatore sente il dovere di porre in rilievo le ombre di questo quadro ottimistico. Lo fa con un tono dimesso e procede molto guardingo: si direbbe che egli, saldamente, dire quasi costituzionalmente, ottimista, faccia delle osservazioni e delle critiche per dovere d'ufficio, per togliersi un cruccio, per evitare il rimprovero di essere troppo candido, di non aver visto ed approfondito ogni aspetto delle cose. Ma è indubbio che, per lui, le luci dominano su tutto il quadro. Non è che debbano dominare le ombre; però sono precisamente le ombre che occorre esaminare, se dobbiamo procedere e provvedere. Cercherò quindi di aiutare il relatore.

Primo rilievo: qual è l'apporto della nostra produzione industriale allo sviluppo dell'interscambio?

Le importazioni e le esportazioni italiane si sono incrementate, negli undici anni considerati, del 12,7 per cento le prime, del 13 per cento l'anno le seconde; le importazioni sono passate da 926 a 2.950 miliardi; le esportazioni da 753 a 2.284 miliardi. Gran parte delle importazioni sono costituite da prodotti alimentari, mentre i quattro quinti delle esportazioni sono dati dalle attività delle industrie manifatturiere. Ed è su queste che dobbiamo soffermarci.

Il relatore afferma con sicurezza: « All'aumento in quantità e in valore delle merci esportate e importate, in relazione alla fisionomia a carattere industriale che il paese veniva assumendo, si è accompagnata una trasformazione merceologica altamente indicativa delle profonde modificazioni strutturali dell'apparato produttivo del paese ».

La « trasformazione merceologica » forse è avvenuta: alcuni settori produttivi sostituiscono altri in passato più attivi, oggi decaduti o non sufficientemente incrementati. Ma le

« profonde modificazioni strutturali » dove le vede il relatore? Si sono ingrandite delle fabbriche, ammodernate le attrezzature, incrementate le produzioni per l'incrementata produttività individuale, in parte in virtù delle nuove attrezzature, ma in parte (ed è la maggiore) per un più deciso sfruttamento del lavoro degli operai, per accelerati ritmi, per taglio dei tempi di lavorazione e così via. Ma tutto questo non costituisce « modificazioni strutturali ». Io queste modificazioni strutturali non riesco assolutamente a vederle. Esse, per la verità, in Italia non sono avvenute se non molto limitatamente, perché la nostra struttura industriale-produttiva-economica è sostanzialmente rimasta quella di undici anni fa, direi di 25 anni fa, cioè degli ultimi anni prima della guerra. Neppure il decennio degli « anni cinquanta » è stato rivoluzionario né audace, e si segnalano notevoli squilibri.

Mi è impossibile, per il poco tempo a mia disposizione, fare un esame analitico; ma alcune voci significative tra le tante messe in rilievo indicano un andamento contraddittorio, da un anno all'altro, delle nostre attività produttive, sia in rapporto all'interscambio, sia per il soddisfacimento delle stesse richieste interne.

In alcuni settori abbiamo un'impressionante carenza della produzione. Esaminerò soltanto un settore, quello metallurgico, e nella relazione Battistini trovo questi dati. Produzione dello zinco: nel 1960 la produzione fu di 79 mila tonnellate, con un incremento del 5 per cento, ma l'incremento delle importazioni è stato del 57 per cento: da 7 a 11 mila tonnellate, alle quali vanno aggiunte 7.500 tonnellate non più esportate nel mercato degli Stati Uniti e rese disponibili per il mercato interno.

Settore dell'alluminio: nel 1960 si è avuto un incremento della produzione del 12 per cento, con 84 mila tonnellate prodotte; ma le importazioni di greggio sono aumentate del 57 per cento, passando da 19 mila a 30 mila tonnellate, mentre l'importazione dei rottami è aumentata del 147 per cento, passando da 15 mila a 37 mila tonnellate. Se sommiamo il greggio con i rottami, vediamo che le importazioni hanno ormai quasi raggiunto la produzione interna.

Più grave ancora, seppure di minori dimensioni, è il caso del piombo, la cui produzione è diminuita da 45 mila a 44 mila tonnellate. Si tratta di una piccola diminuzione; però l'importazione è aumentata del 56,6 per cento, cioè da 16 a 25 mila tonnellate.

Faccio notare che sono metalli per i quali abbiamo le materie prime. La nostra industria non si pone in grado di soddisfare le richieste del mercato interno; e questo è molto grave. Ne vedremo, poi, il motivo quando parleremo delle direttive, delle funzioni di guida, dei piani produttivi, ecc.

Esaminiamo ora un settore di prodotti finiti, il più importante settore considerato come propulsivo di larga parte della nostra industria: gli autoveicoli. Nel 1960 abbiamo esportato meno che nel 1959, 198 mila autovetture contro 217 mila, diminuzione di 19 mila unità, pari al 18,74 per cento. Nel primo quadrimestre del 1961 la situazione è peggiorata: siamo in difetto del 16,7 per cento rispetto al già sfavorevole 1960. Alla diminuzione dei veicoli esportati si deve aggiungere anche la diminuzione dell'esportazione delle parti staccate, che è stata del 7 per cento.

Che cosa abbiamo importato? Il relatore non lo dice, forse non ne ha avuto il coraggio; ma ce l'ha detto il relatore sul bilancio del commercio con l'estero, onorevole Carmine De Martino: più 73,3 per cento nel 1960 rispetto al 1959, da 12.760 a 22.138, 9.300 in più; più 114 per cento nei primi quattro mesi del 1961, da 7.362 a 15.766 vetture, cioè più 8.404 unità, alle quali si aggiungono naturalmente gli aumenti dell'importazione, più grossi ancora (più 88 per cento nel 1960 e più 78,3 per cento nei primi quattro mesi del 1961) delle parti staccate in ragione dello sviluppo del lavoro di montaggio presso alcune nostre grandi officine. Eppure si tratta dell'industria più modernamente attrezzata d'Italia, quella che ha più organizzate rappresentanze all'estero. Essa non ha rallentato l'esportazione per far fronte a quella specie di *boom* delle richieste all'interno del paese; anzi ha fatto tutto il possibile per esportare di più in quanto ha bisogno di valuta per pagare le abbondanti importazioni di acciai speciali, di lamiera, di alluminio, di gomma naturale e grezza.

BATTISTINI, *Relatore*. Il consumo interno è aumentato moltissimo.

CASTAGNO. Però non vi è più l'equilibrio che vi era prima tra importazioni ed esportazioni e neppure tra l'esportazione di nostre autovetture e l'assorbimento del nostro mercato interno. Ne parleremo.

Dicevo che la nostra industria ha bisogno di valuta. Pensate solo alla richiesta del settore automobilistico alla siderurgia, che è la nostra principale industria base. Il relatore espone alcune cifre. L'incremento notevole di produzione dell'industria siderurgica indica

6 milioni 645 mila tonnellate di laminati prodotti, ma anche un incremento dell'importazione altrettanto notevole. Non si danno i dati in tonnellate, ma per le sole lamiere sottili, quelle che sono impiegate principalmente nell'industria dell'automobile in esame, il relatore indica un aumento del 52 per cento. Se l'industria dell'auto diminuisce l'esportazione, mancherà di valuta per il pagamento delle materie prime e dei prodotti importati e invece di contribuire, come in passato, largamente alla nostra bilancia commerciale, ne sarà di peso. Si dirà che vi sono ancora larghi margini, ma ogni diminuzione ci deve preoccupare.

Altri esempi si potrebbero fare circa gli esistenti squilibri. Basta leggere diligentemente le relazioni sul bilancio del commercio con l'estero e su quello dell'industria e del commercio, per ricavare tutti i dati che possono, al riguardo, interessare.

A proposito del rapporto fra importazioni ed esportazioni il relatore risolveva un problema: puntare sull'accrescimento delle esportazioni della nostra produzione industriale o promuovere una più accelerata dilatazione del mercato interno?

Potrei rispondere da parte mia che occorre fare l'una e l'altra cosa, che l'una non esclude, ma anzi integra l'altra. Per dilatare il mercato interno occorre dare mezzi economici al consumatore, sviluppare la politica del lavoro e della occupazione, la politica degli alti salari, occorre produrre di più ed espandere la nostra industria, creare nuove zone industriali e sviluppare nuove attività; ma occorre anche equilibrarne lo sviluppo, cioè creare nuove masse di consumatori in ogni regione d'Italia.

Questa politica va sorretta da mezzi economici nuovi e più ampi. Questi mezzi può procurarceli l'esportazione. D'altra parte, il nostro è un paese ancora privo di materie prime per l'industria manifatturiera. Dobbiamo sviluppare le industrie trasformatrici, cioè le industrie manifatturiere stesse, particolarmente le piccole e le medie industrie che hanno tassi di occupazione di manodopera più alti.

Il relatore al bilancio del commercio estero, onorevole Carmine De Martino, ha posto il quesito: lavoro in patria o emigrazione? È evidente che noi siamo per il lavoro in patria al limite massimo possibile: esportare i prodotti della nostra industria manifatturiera, cioè i prodotti di trasformazione, e creare le condizioni di dilatazione del mercato interno. Questo disse anche il ministro Colombo nel

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

suo intervento sul bilancio al Senato, per il motivo principale della necessità di elevare il tenore di vita e mettere l'economia al riparo da ogni possibile sfavorevole congiuntura. Noi accettiamo questo concetto.

Si pensi che fra i paesi che hanno un certo sviluppo di interscambio organizzato, l'Italia presenta i valori di commercio *pro capite* più bassi. Noi abbiamo soltanto 73,5 dollari contro 398 del Belgio e del Lussemburgo per l'esportazione; abbiamo 95 dollari contro 414,5 per l'importazione; abbiamo 104 dollari contro 504 per quanto riguarda il commercio estero globale. Gli altri paesi sono scaglionati nella tabella tra questi due estremi, ma per la massima parte essi si trovano più in alto, molto distanti dalla nostra posizione di ultimi nella tabella stessa (pagine 47 e 48 della relazione De Martino Carmine).

Qui, signor ministro, si pone il quesito: quale politica segue il Governo e, nel Governo, il ministro dell'industria? Da molti anni, prima al Senato, ora alla Camera, ad ogni discussione di bilancio ripeto lo stesso concetto: la funzione del Ministero dell'industria è una funzione direttiva delle attività produttive nazionali. Il concetto è ormai accolto da molte parti e, possiamo finalmente dire, anche dal ministro. Ma quale significato bisogna dare alle parole: « funzione direttiva »? Questo è il punto. Come sviluppare tale funzione? Fino a quale limite? Con quali poteri?

Il relatore ammette chiaramente, oserei quasi dire definitivamente, che il ministro (sono parole sue) è responsabile della politica industriale, e che dovrà assumere con una visione organica d'insieme, dettata da un chiaro indirizzo, le molteplici iniziative per consentire alle imprese pubbliche e private di impegnarsi con la loro responsabilità in uno sforzo di espansione produttiva; il che comporta, dice sempre il relatore, la tempestiva ed adeguata formulazione di un programma nazionale largamente indicativo sia per quanto riguarda i settori produttivi, sia per le zone di localizzazione.

Si è tuttora restii a parlare di pianificazione, come noi facciamo. D'altra parte mancano gli strumenti, mancano i poteri, mancano i mezzi. La pianificazione comporta anche, in ogni caso, poteri di imposizione, per il momento, il luogo, il limite della realizzazione. Ma anche se tutto questo manca, si è ormai definitivamente convinti dell'esigenza di una « programmazione impegnativa ». Ora, l'impegno comporta lo studio e la ricerca dei mezzi, degli interventi, degli investimenti,

Come si vede, vi è indubbiamente un progresso, almeno nei concetti generali.

Le parole « piano » e « pianificazione », dalle quali si abborriva ancora qualche anno fa, non fanno più paura, perché la realtà si impone. Abbiamo rilevato che perfino il collega Origlia, che tutti sanno come sia un grande difensore dell'iniziativa privata, è arrivato a proporre addirittura, in Commissione, al ministro in un ordine del giorno un « piano del commercio » di portata nazionale. Il ministro se ne è ritratto spaventato. Ma l'idea è lanciata.

COLOMBO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Ero spaventato, perché era un piano di settore.

BERTOLDI. Lo spavento non era dato dalla questione di principio, ma dal merito.

CASTAGNO. Comunque, io rilevo il fatto che un difensore fino a ieri strenuo della libera iniziativa è giunto a proporre in Commissione un ordine del giorno che vorrebbe impegnare il ministro addirittura a redigere un piano del commercio nazionale: è un sintomo significativo che le idee liberali ad un certo punto cedono il passo a idee pianificatrici.

Il discorso ci porta a parlare dei « piani regionali di sviluppo ». Il ministro ha accolto in Commissione un mio ordine del giorno su questa materia, per la sollecita costituzione delle commissioni di studio, di preparazione e di formulazione dei piani in tutte le regioni, migliorandone la composizione con l'inserimento di più adeguate rappresentanze degli enti locali e dei sindacati. Il ministro ha voluto accogliere parecchi miei ordini del giorno su temi diversi; ma non vorrei che fosse una semplice amabilità da parte sua, un mezzo per disarmarci: in Commissione si è sempre propensi alle cortesie.

COLOMBO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Cerco anche in aula di essere cortese.

CASTAGNO. Questi ordini del giorno non possiamo più presentarli perché sono stati accolti in Commissione, però ho voluto rilevare il fatto soprattutto per quello che ho detto: con l'augurio che l'impegno assunto dal ministro con l'accettazione di quegli ordini del giorno abbia concreta realizzazione.

I piani regionali sono urgenti — ormai è ammesso da tutti — sono indispensabili, ma non solo per le cinque regioni in cui sono stati annunciati ed istituiti, ma per tutte le regioni d'Italia. Vorrei che i colleghi rilegessero l'intera pagina 13 della relazione Battistini. Salvo qualche contraddizione esistente

tra periodo e periodo, tra la prima e la seconda colonna (ad esempio, sulla prospettata semplice « verifica delle possibilità » e, invece, sulla formulazione di programmi in campo nazionale e relativa responsabilità del Ministero per la loro realizzazione), la parte del capitolo « Temi attuali della politica industriale » è quasi tutta valida, anche se vi è un estremo tentativo di resistenza parlando di « schemi regionali » e non di « piani ».

Prendo atto però che il relatore era già giunto ad una formulazione molto precisa in altra parte dello stesso capitolo (a pagina 12) nella quale riconosce che « il più generale problema, che in modo particolare affiora nella politica di sviluppo delle zone depresse, è quello del coordinamento della libertà di iniziativa con le finalità economiche, politiche e sociali che debbono essere perseguite nell'interesse della collettività. A questo proposito ci sembra meritevole di incoraggiamento l'impegno e lo sforzo che il Governo va effettuando per attuare una politica industriale di coordinamento, per ciò che riguarda la distribuzione di settore e di territorio, delle previsioni di investimento delle aziende di Stato e delle imprese private ». Più innanzi egli afferma: « Ma è necessario anche assoggettare gli investimenti del settore privato alla esigenza di un coordinamento dei programmi di sviluppo in vista del perseguimento di chiari obiettivi di armonica espansione della economia nazionale e della produzione industriale ».

BATTISTINI, *Relatore*. Quest'idea è condivisa dal ministro.

CASTAGNO. D'accordo. Ma il coordinamento degli investimenti in che cosa consiste? A quali esigenze rispondono e come si intendono i programmi di sviluppo? Non siamo più nel campo puramente indicativo. Il ministro ha detto in Commissione, riconoscendo la necessità del programma globale e del piano generale, che la programmazione può essere indicativa o vincolante; ed ha precisato che la prima comporta semplicemente uno schema di previsione ed indica degli obiettivi, mentre la seconda elimina l'economia di mercato.

Contesto questa affermazione. Una programmazione vincolante non può essere fatta astrattamente, seguendo puri principi ideologici; e se è fatta razionalmente, essa tiene conto dello stato economico, delle esigenze, delle responsabilità del mercato. La programmazione vincolante non sopprime né supera l'economia di mercato anche nel nostro regime sociale, tutt'al più la modifica: e non sarà un gran male se riuscirà a modificarla.

È stato citato stamane dal collega Tognoni il convegno svoltosi a Torino dal 20 al 22 di questo mese, presieduto dall'onorevole Pella e intitolato « Italia ieri, Italia domani ». In esso si è escluso, innanzitutto, che un piano economico indicativo sia in linea di principio incompatibile con le caratteristiche essenziali di una moderna economia di mercato, ed è stata ammessa l'opportunità di un tale genere di programmazione; si è discusso del suo tipico contenuto e della sua strumentazione in rapporto alle sue finalità operative. Si è accolta la programmazione regionale e la si è posta in relazione ai necessari e possibili schemi (anche qui si parla di schemi e non di piani) generali di sviluppo dell'economia nazionale. Non si è voluto parlare di « piani nazionali »; ma lo stesso onorevole Pella, pur esprimendo il pensiero rigidamente privatista e liberista rilevato stamane dall'onorevole Tognoni, subito dopo ha dovuto affermare che la prevista programmazione a lungo termine, nella quale — egli dice — si inserirà un piano a breve termine per il Mezzogiorno, potrà attuarsi mediante una strumentazione di tipo indicativo, mercé l'orientamento della politica del credito e degli investimenti, con un maggiore controllo degli autofinanziamenti. Ecco che il tipo indicativo diventa necessariamente un tipo operativo. Tutto questo determina fatalmente l'introduzione, se non di vincoli veri e propri, certo di impegni. Non si può rimanere alla pura astrazione delle visioni prospettiche o degli inviti.

COLOMBO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Ma ella, quando dice « astrazione », si riferisce a me?

CASTAGNO. Mi riferisco tanto a lei, quanto e particolarmente all'onorevole Pella, che prima parla di piani indicativi e poi di strumentazione, di orientamenti e addirittura di controllo degli autofinanziamenti. Comunque, parlo in termini generali della contraddizione esistente nelle enunciazioni e nei propositi.

COLOMBO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Si vede che ella non ha letto l'articolo di fondo dell'*Avanti!* di stamane.

CASTAGNO. Sì, l'ho letto e vi consento. Ma, poiché ella in Commissione ha voluto dire che, in certo senso, respingeva la programmazione vincolante in quanto questa elimina l'economia di mercato, deve pure ammettere che, se anche non si vuole che la programmazione sia vincolante, si finisce per cadere nel vincolo in qualsiasi modo, perché è necessario che questo vincolo esista e sia operante se si vuole veramente che la programmazione si concretizzi in qualche cosa.

Occorre, cioè, scendere alla realizzazione dei principi e, quindi, anche alle misure necessarie.

Il ministro, infatti, ha ammesso che la programmazione globale deve contenere anche alcuni obiettivi vincolanti. (Come vede, onorevole Colombo, nelle mie note avevo segnato una certa ammissione a suo vantaggio). E, naturalmente, il ministro vuole coordinare gli investimenti in ragione di questi vincoli.

Il relatore (sempre a pagina 12 della sua relazione) si richiama anche lui alle parole del ministro. Desidero leggere il periodo perché è necessario inserirlo nel contesto della trattazione: «...il ministro Colombo indicò già qui, alla Camera, le esigenze, che si pongono al coordinamento degli investimenti: a) evitare la destinazione di capitali in settori produttivi già saturi o in settori per i quali non conviene procedere ulteriormente all'espansione; b) evitare che alcuni sviluppi produttivi siano ritardati o addirittura frenati per insufficienza di produzioni necessarie allo scopo; c) fare in modo che la conoscenza dei programmi di investimento consenta allo Stato di intervenire nelle zone da sviluppare industrialmente non solo promuovendo la installazione di grandi complessi di base, ma supplendo alle carenze dell'industria privata, con interventi anche nel settore manifatturiero ».

Vi è una piccola parentesi da aprire: il relatore ha trovato modo di spezzare una lancia in questo suo capitolo per l'abolizione della nominatività dei titoli. Ne parlerà il collega Bertoldi. Io rilevo solo che l'accento è stato molto, molto fugace, racchiuso in due righe di stampa. (*Interruzione del relatore Battistini*). Ed è per questo che in tempi di inchieste sulle concentrazioni dei monopoli e di attività discutibili nelle borse, l'accento può dare una indicazione di indirizzo politico che noi dobbiamo recisamente respingere. E chiudo la parentesi.

Nelle indicazioni del ministro si è parlato di promuovere l'installazione di grandi complessi di base e di supplire alle carenze dell'industria privata con interventi anche nel settore manifatturiero. Anche per questo io avevo proposto, con i miei colleghi di gruppo, un ordine del giorno in Commissione, accettato dal ministro, per la promozione di zone industriali.

E qui entriamo nel campo dei rapporti interministeriali.

Nella discussione, in Commissione, del bilancio delle partecipazioni statali vi è stata una piccola polemica fra il mio collega di

gruppo Anderlini ed il ministro Bo sulla funzione dei due ministeri — partecipazioni statali e industria e commercio — come strumenti di indirizzo e di propulsione. Sono personalmente dell'avviso che compete al ministro dell'industria tracciare le grandi linee del programma di sviluppo economico industriale del paese e di farle applicare.

COLOMBO, *Ministro dell'industria e del commercio*. Sono d'accordo.

CASTAGNO. Il ministro Bo ha detto nella relazione che accompagna il suo bilancio: « Perché i programmi di investimento appaiano giustificati anche nei loro aspetti finanziari ed in relazione alla dinamica del sistema, è necessario che le iniziative delle imprese controllate dal Ministero siano valutate anche tenendo conto delle strozzature dell'economia e delle eventuali insufficienze della privata iniziativa; in tal modo le varie iniziative imprenditoriali pubbliche e private potranno coesistere e rafforzarsi vicendevolmente nella chiara formulazione di programmi globali di sviluppo rispondenti alle possibilità e alle esigenze dell'economia nazionale. E poiché il coordinamento fra l'attività privata e l'attività pubblica — nel campo industriale — compete ad altri organi, come il Ministero dell'industria e commercio, il Ministero delle partecipazioni statali si augura che, nelle opportune sedi, efficaci colloqui tra imprenditori pubblici e privati rendano possibile la definizione di programmi d'insieme di sviluppo industriale, ai quali potrà sempre meglio ispirarsi l'azione delle partecipazioni statali ».

Ed in Commissione bilancio e partecipazioni statali il ministro ha aggiunto: « In altri termini, volevo semplicemente dire che non tocca al Ministero dell'industria una supervisione dei programmi industriali di tutte le aziende, ma che tocca al Ministero dell'industria un certo coordinamento, che tuttavia dovrebbe essere bilaterale, fra l'attività delle aziende pubbliche controllate dal Ministero delle partecipazioni e le aziende private ». Queste ultime dovrebbero essere controllate, invece, secondo le espressioni del ministro Bo, dal Ministero dell'industria.

Ecco il perché di quel tale mio ordine del giorno sull'attività del ministro dell'industria per la costituzione di zone industriali. Si sono creati e si impiantano grandi complessi I.R.I. ed E.N.I. in Sicilia, nelle Puglie, in Romagna; però attorno vi è il deserto e lo ha rilevato poco fa il collega Spadola per quanto riguarda Gela, ma potremmo dire che a Ravenna e a Taranto la situazione non è molto diversa.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

Nessuna attività secondaria o derivata o sussidiaria o complementare, che dir si voglia, è sorta. E così il problema dell'industrializzazione delle zone depresse non si risolve (o le zone create restano avulse dall'attività dei complessi di base).

Non basta il grande complesso, il quale richiede investimenti massicci (fino a 50 milioni per unità lavorativa e fino a 100 a impianti completi funzionanti) e non occupa, poi, che scarsissima manodopera stabile per il suo funzionamento. Sono investimenti tanto imponenti che hanno fatto dire al giornale *24 Ore* del 22 ottobre (cioè di pochi giorni fa), a firma di Ambrogio Mariani, che è uno dei collaboratori più assidui del quotidiano: « Si rifletta sul fatto che l'Italia, eletta a Repubblica fondata sul lavoro, diverrà in meno di dieci anni una collettività eminentemente fondata sul capitale: per la diminuzione dell'incidenza relativa della manodopera sulla produzione totale, tra cui la petrolchimica e l'industria nucleare, l'elettronica e la missilistica acquisteranno un crescente rilievo. Molte filosofie politiche, elaborate sull'esperienza di dati ormai tramontati, dovranno lasciare il campo a nuovi criteri d'interpretazione scientifica della realtà odierna e futura ».

Vorrei chiedere al relatore che cosa ne dice, lui che afferma a pagina 12 della relazione: « Oggi, nel fatto produttivo, il fattore lavoro va prendendo la prevalenza sul fattore capitale e fa intravedere l'avverarsi di una struttura cristiana della società ».

Ma torniamo a noi. Il grande complesso isolato non basta per determinare l'industrializzazione della zona. Esso deve costituire il nucleo centrale di zone industrializzate, ma le altre iniziative devono essere promosse con l'intervento dello Stato e, quindi, del Ministero dell'industria, con precisi programmi. Fornisca l'industria di Stato gli elementi base: energia elettrica, prodotti siderurgici, chimici e petrolchimici, cementi, ecc.; e la fornitura avvenga — per le nuove aziende (che saranno piccole e medie, necessariamente) nelle zone di nuova industrializzazione — a condizioni particolarmente favorevoli per il periodo di inizio e di avviamento. Questo deve proporsi il Ministero dell'industria per assolvere al suo compito.

Fra gli elementi di base ho messo per prima, nell'elenco, l'energia elettrica. Giustamente il relatore osserva che, « una efficace e moderna politica dell'energia si può concepire soltanto rilevandone il carattere essenzialmente infrastrutturale » (pagina 9 della

relazione). Anche qui egli è molto ottimista nei riguardi della nostra situazione produttiva. Abbiamo — egli dice — abbondanza di produzione; le prospettive di producibilità degli impianti nel futuro sono in largo supero in confronto dei consumi prevedibili. Però egli rileva che il nostro consumo *pro capite* è il più basso fra i paesi industrializzati: siamo appena a 1.100 chilowattore annue per ogni cittadino. Io vorrei sapere il consumo pro capite confrontato regione per regione! Avremmo un quadro di situazioni veramente desolanti per molte regioni italiane!

Se dobbiamo avere un elevamento del tenore di vita e l'industrializzazione delle zone depresse, a quanto salirà (e rapidamente salirà) questo consumo? Abbiamo fatto balzi notevoli in questi anni: nel 1950 il consumo era di 25 miliardi di chilowattore; nel 1955 eravamo a 38 miliardi; nel 1960 eravamo a 56 miliardi di chilowattore. Abbiamo cioè superato quel raddoppio in 10 anni che è contemplato nella teoria di Ailleret. Ma si noti che appena l'uno per cento del consumo è dovuto all'agricoltura.

Si osservi inoltre che l'incremento non è costante, ma progressivo. È questo un fatto che ci deve far pensare. È certo che non impiegheremo più altri dieci anni per raddoppiare, ma forse molto prima saremo a quel livello. Contro i 56 miliardi di consumo nel 1960, l'attuale producibilità media degli impianti idro-termo-geotermo-elettrici è stata di 67,8 miliardi di chilowattore. Una riserva, quindi, di circa 12 miliardi di chilowattore. E questo dato rende ottimista il relatore, il quale non ha dubbi o apprensioni e ripete una cosa molto pericolosa, a mio avviso, che già disse nel suo intervento dell'anno scorso sul bilancio dell'industria: « L'odierna situazione di abbondanza di energia tradizionale e la diminuzione, per vari motivi, del costo di questa, allontanano, nelle previsioni, il momento in cui l'energia nucleare potrà essere utilizzata industrialmente a costo economico ».

Se tale concetto dovesse concretarsi nei fatti, potremmo arrivare a un rallentamento nella realizzazione delle iniziative. Il relatore vede la necessità della costruzione e dell'esercizio di alcune centrali, ma solo « per costituirci, egli dice, un patrimonio di esperienza e di conoscenza dei problemi », quasi a ripetere che non vi è fretta alcuna. Riconosce però che è « maturo ormai il tempo per affrontare la discussione sulla legge nucleare generale ».

In ogni campo, signor ministro, noi procediamo con leggi stralcio. Anche in questo.

Abbiamo preferito stralciare dal disegno di legge generale la parte che stanziava 75 miliardi per cinque anni per le ricerche, pur di non affrontare il problema basilare che è quello di nazionalizzare la produzione di energia elettrica termoelettrica. Non si osa urtare i grandi interessi monopolistici. Si sa che la soluzione logica, giusta, onesta politicamente e socialmente non può essere che una: la nazionalizzazione; ma questa non si fa, si rinvia. Si lasciano intanto formarsi coalizioni tecnico-finanziarie e consolidarsi interessi particolari sempre più grossi e si rende più difficile il domani.

Intanto i programmi produttivi delle imprese pubbliche nel settore dell'energia sono scarsi e inadeguati. Il programma dell'I.R.I. prevede un incremento annuo di produzione del 5 per cento per cinque anni, molto al di sotto del constatato incremento dei consumi. Dal canto loro le aziende municipalizzate sono in fase di stasi per quanto riguarda i nuovi impianti e tendono a diventare in prevalenza aziende distributrici; le ferrovie dello Stato, poi, non sviluppano ulteriormente la loro produzione. Parrebbe fare eccezione il progettato impianto da eseguirsi nella valle del Bruthier, in val d'Aosta, a cura di un consorzio formato dalle stesse ferrovie dello Stato, dall'azienda elettrica municipalizzata di Torino e dalla « Cogne » (che è del demanio), ma, purtroppo, è dubbio se il consorzio conserverà la concessione delle acque del gruppo Gran Paradiso e se costruirà i relativi impianti idroelettrici.

Le aziende pubbliche e quelle controllate dall'I.R.I. hanno un peso notevole nel settore della produzione dell'energia elettrica e potrebbero ampliare la loro influenza. Si pensi che le aziende facenti capo alla Finelettrica producono il 25 per cento del totale nazionale, cui va aggiunto il 6 per cento delle aziende municipalizzate e il 2 per cento delle ferrovie, cosicché si arriva al 33 per cento, pari ad un terzo della produzione nazionale.

La Finelettrica, per decisione del ministro delle partecipazioni statali, che ha finalmente applicato il deliberato del Parlamento, si stacca ora dall'« Anidel »; ad essa potrebbero associarsi le aziende pubbliche di ogni tipo, così da essere in condizione di operare molto più efficacemente.

Ella, signor ministro, è il più interessato alla produzione dell'energia; ora, se vuole creare le infrastrutture necessarie allo sviluppo industriale, deve avere una politica dell'energia, italiana prima ancora che europea, come chiede il relatore. Non si può aspettare

a provvedere quando le richieste dovessero premere con urgenza perché, così facendo, si potrebbe determinare una « stretta » pericolosa.

Il collega Bertoldi parlerà, in questa sede, di altri importanti problemi dell'energia elettrica, quali le tariffe, le forniture, l'operato del C.I.P., i collegamenti, la conoscenza dei bilanci aziendali e così via; problemi tutti sui quali ci riserviamo ancora di tornare in altra sede. Intanto sollecitiamo la discussione della mozione socialista, a prima firma Riccardo Lombardi, presentata il 5 ottobre scorso, nonché delle proposte e dei disegni di legge interessanti la materia che giacciono da mesi negli uffici della Camera. L'argomento è fra quelli che più tengono desta l'attenzione del Parlamento, anche per l'annuncio dato dal ministro Bo della costituzione di un nuovo ente di gestione che raggrupperà tutte le partecipazioni statali del settore.

La costituzione di questo nuovo ente determinerà una nuova politica dell'energia? È quello che attendiamo di conoscere. Il ministro Bo ha parlato di un intervento del C.I.R., il quale dovrebbe avere voce in capitolo ai fini dell'indirizzo industriale; e se interviene il C.I.R., interviene necessariamente il ministro dell'industria.

E passo rapidamente ad un altro punto non nuovo, ma drammaticamente presente nell'ultima discussione sui bilanci: la questione dei cantieri.

Il relatore ha fatto un diffuso esame della situazione di tutti i settori industriali e commerciali nella voluminosa appendice alla sua relazione, ma ha ignorato completamente l'industria cantieristica. È una strana lacuna o dimenticanza che dir si voglia. Strano perché non è stata data risposta alcuna alle domande fatte da me in Commissione, né dal ministro né dal relatore. Oratori di questa parte hanno parlato del problema nella discussione del bilancio della marina mercantile (l'onorevole Santi tra gli altri), altri colleghi ne hanno parlato sul bilancio delle partecipazioni statali. Il ministro della marina mercantile rispose: « la questione ci preoccupa; è allo studio per quanto riguarda la nostra flotta ». Il ministro delle partecipazioni statali ha risposto: « vogliamo aiutare i cantieri; abbiamo investito il C.I.R. del grave problema ».

Dunque, ne è investito anche il ministro dell'industria che vi è direttamente interessato. È vero che l'80 per cento dei cantieri sono dello Stato e solo il 20 per cento dei privati, ma il lavoro dei cantieri, anche quello

delle aziende di Stato, interessa tutti i principali rami dell'industria: il siderurgico, il motoristico, il meccanico, l'elettromeccanico, il chimico, i cavi elettrici, il tessile e dei cordami, il vetrario, quello dell'arredamento e dei mobili. Il cantiere mette in moto le piccole e grandi industrie, gli operai e gli artigiani. È la tipica industria propulsiva, forse più dell'automobile. Quale voce porterà nel C.I.R. il ministro Colombo? I suoi colleghi sono stati tutti reticenti e molto vaghi. Esiste un programma? Si prospettano commesse? È questione anche di rapporti internazionali, commerciali e politici. Le commesse possono venire assai cospicue dall'estero, da una certa parte dell'estero, in modo particolare.

Un altro settore molto malato è quello del materiale ferroviario. A questo il relatore ha dedicato parecchio spazio nell'appendice alla sua relazione. Ne riconosce la malattia e prospetta un rimedio che sarebbe veramente risanatore: rinnovare il materiale in servizio, espandere la rete, potenziare le ferrovie. Sono pienamente d'accordo, però ho qualcosa da dire. Penso che il relatore assuma le sue informazioni negli ambienti ministeriali e raccolga gli elementi negli uffici del Ministero. Come la mettiamo con le informazioni date dalla stampa, smentite, corrette, rettifiche, ma sostanzialmente confermate, con specifici elenchi, che le ferrovie dello Stato avevano definito ed ora acconsentono a ristrutturare la soppressione di linee e di diramazioni considerate passive per scarso traffico, per 5 mila chilometri?

Nemmeno la replica intesa poco fa dal ministro dei trasporti a conclusione della discussione sul suo bilancio è tale da fugare le nostre preoccupazioni. Dal dibattito abbiamo saputo che le proposte della commissione ministeriale degli esperti per il riordinamento ed ammodernamento delle ferrovie sono state drasticamente decurtate negli stanziamenti col disegno di legge presentato dal Governo all'esame della Camera, tanto che, dei 1.477 miliardi ritenuti necessari, il programma ne contempla solo 800 e per questi il finanziamento è previsto per appena 500, cioè un terzo del necessario. Intanto si utilizzano lentamente, a piccole *tranches* annuali di 20 e 30 miliardi, i fondi stanziati in 125 e 150 miliardi con le leggi 21 marzo 1958, n. 289, e 18 dicembre 1959, n. 1142.

Altro che espansione e potenziamento! La situazione è molto strana oggi nell'industria del materiale ferroviario. Tutta una serie di

stabilimenti che non sto ad elencare, vecchie fabbriche tradizionali di costruzione e di riparazione di veicoli vanno smantellandosi, trasformandosi o convertendosi perché mancano le commesse. Le ferrovie dello Stato non ordinano più nemmeno le riparazioni. Intanto si progetta l'impianto di un nuovo stabilimento a Reggio Calabria, in collaborazione tra la Fiat e l'I.R.I.

Sono d'accordo sulla necessità dell'industrializzazione, e in modo particolare della zona depressa calabrese. È indispensabile, lo ho già ripetuto. E plaudirei anche all'iniziativa del nuovo connubio tra azienda di Stato e privati, anche se si rafforza di più il monopolio della Fiat. Ma non posso plaudire, perché sono preso da un forte dubbio: sarà una cosa seria? Seria nel senso che risponderà ai suoi fini conclamati? Vi è un programma di produzione? Per chi? Per le ferrovie che fanno languire gli stabilimenti esistenti, utilizzati solo al 50 per cento? Lavoreremo per l'esportazione? Verso quali paesi? Non si creano, per caso, delle illusioni ai calabresi?

Se non erro, si parla di un investimento di 5 miliardi: non è molto, dati i costi attuali degli impianti e delle attrezzature delle industrie meccaniche, ma sarebbe pur sempre qualche cosa di notevole, se poi l'industria lavorasse, producesse ed occupasse manodopera stabilmente. Anche di questo deve occuparsi il C.I.R.; oppure si lascia l'iniziativa unicamente all'I.R.I. e alla Fiat senza coordinamento con il Ministero dell'industria, con il Ministero dei trasporti, con le ferrovie dello Stato e con il Ministero delle partecipazioni statali? È una domanda maligna, ma chiede una risposta.

Tanti argomenti sarebbero ancora da trattare, signor ministro, ma debbo avviarmi alla conclusione. Prima di concludere vorrei che il ministro confermasse in aula la sua intenzione di giungere presto alla definizione e classificazione delle imprese, in particolare delle piccole e medie. Anche per questo egli ha accettato in Commissione un mio ordine del giorno.

Abbiamo discusso a lungo la legge n. 623, la sua proroga e il suo rafforzamento, e non ripetiamo qui quanto allora abbiamo detto. Insistiamo solo sul fatto che l'applicazione della legge dimostra sempre più la esigenza dello studio e della formulazione rapida di uno « statuto delle imprese ». Anche se la classificazione necessariamente avrà margini elastici e l'incasellamento avrà sempre carattere non definitivo e non statico; anche se la

cosa è complessa occorre provvedere in questo senso. Il ministro ha manifestato in proposito le sue buone intenzioni. Però il ministro Bo diceva appena l'altro ieri che di buone intenzioni è lastricata quella tale via!

Ci lasciano perplessi alcune drastiche affermazioni in pro di talune attività nuove (e, quindi, del diritto ai contributi statali) delle grandi imprese operanti in zone nuove. Queste affermazioni, signor ministro, ella le ha ripetute.

Noi vorremmo che la tutela, l'appoggio, il controllo, la guida, l'incitamento e l'aiuto alla piccola ed alla media impresa trovassero nel ministero strumenti adatti ed efficienti, usati con spirito non turbato dalle pressioni delle grosse imprese coalizzate per dirigere, esse, la politica economica e produttiva del paese, secondo i loro esclusivi interessi.

Le buone intenzioni espresse dal ministro necessitano di essere sorrette da una ferma volontà di sicura indipendenza nei confronti delle forze che premono. Le forze del capitalismo, del grosso capitalismo monopolistico, sono agguerrite ed hanno strumenti validissimi; quelli dello Stato sono invece molto deboli, certo meno validi di quelli degli altri.

Lo dimostra l'esigua consistenza di alcune voci importantissime del bilancio al nostro esame. Dovrei ripetere, su questo argomento, i rilievi dell'anno scorso: troppo esigue sono le variazioni avvenute nelle assegnazioni per le cosiddette « spese di investimento »; ridicolmente scarsi i mezzi e, quindi, i poteri dati al Ministero per quella che dovrebbe essere la sua opera di propulsione, di coordinamento, di controllo e di indirizzo per l'attività produttiva e per l'economia nazionale.

Né — ci consenta il ministro — l'opera sua fino ad oggi ci è parsa animata da sufficiente fermezza e volontà di lotta, o quanto meno di resistenza, contro chi tende a rimanere sulle vecchie comode posizioni speculative nel vasto campo della produzione e di servirsi a proprio beneficio dell'intervento e degli aiuti dello Stato.

Troppo debole l'azione del Ministero si è palesata finora per darci fiducia nell'avvenire. Anche se diamo atto al ministro di alcune buone cose parzialmente fatte e di molte enunciazioni di buoni propositi, purtroppo sempre limitati e contenuti da troppe restrizioni, da troppi timori, e da una visione generale politica che non possiamo approvare. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente disegno di legge possa essere deferito alla VI Commissione (Finanze e tesoro), in sede legislativa, con il parere della IV e della V Commissione:

« Adeguamento di alcune voci della tariffa della legge di bollo e di quelle sulle tasse per il pubblico registro automobilistico » (*Approvato dal Senato*) (3364).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere per quali motivi ed in base a quali direttive il provveditore agli studi di Catania, con provvedimento deplorato da tutta la stampa e da tutta la cittadinanza della illustre città, abbia proibito al professore Ottaviano, ordinario di storia e filosofia della locale università, di tenere una conferenza sulla riforma della scuola media unica, organizzata nell'aula magna del liceo Cutelli;

per sapere se il ministro non ritenga di dover biasimare il provvedimento del provveditore agli studi di Catania, provvedimento definito dalla stampa più qualificata " Uno spiacevole caso antidemocratico ai danni della cultura ".

(4320)

« CALABRÒ ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se non ritenga della massima urgenza ed utilità diramare alla popolazione italiana chiare e sommarie istruzioni, che, sulla scorta delle acquisite nozioni scientifiche, consentano alle famiglie di prendere adeguate misure contro le più gravi conseguenze della radioattività, che minaccia l'infanzia e la gioventù, poiché, a seguito della esplosione nucleare russa nell'Artico, il pericolo di piogge di corpuscoli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

radioattivi non è più ipotetico e futuro, ma è purtroppo certo e presente, anche se non si verificheranno ulteriori esperimenti atomici.
(4321) « MARZOTTO, MESSE, BARZINI, CAPUA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della sanità e dell'interno, per sapere se siano a conoscenza del fatto che a Roma, il giorno 24 ottobre 1961, una madre trentacinquenne è morta dissanguata in una baracca assieme al bimbo che aveva appena dato alla luce, sotto gli occhi terrorizzati degli altri due figli di undici e di otto anni; per sapere se non ritengano di disporre una inchiesta per appurare come simili spaventosi fatti possano accadere nella capitale della Repubblica, nonché per accertare eventuali responsabilità delle autorità competenti; per sapere altresì quali provvedimenti si siano adottati o si intendono adottare in favore degli orfani.

(4322) « CINCIARI ROANO MARIA LISA, NATOLI, CIANCA, NANNUZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere lo stato attuale delle trattative relativamente alla cessione dell'impianto di ghisa malleabile da parte della Società Terni ad un gruppo industriale del nord ed alla sua ubicazione nella zona di Spoleto.

« L'interrogante chiede se non sia opportuno accelerare i tempi, data la precaria situazione della zona, facilitando in tutti i modi possibili la positiva definizione del problema.
(4323) « BALDELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della sanità, per sapere se non ritenga opportuno intervenire, in collaborazione con la Regione autonoma sarda, per la costituzione nell'isola di un « Centro regionale di lotta alla microcitemia e al morbo di Cooley », che dovrebbe curare sia l'istituzione di almeno una colonia permanente per affetti del morbo di Cooley, sia per il funzionamento di tre centri provinciali (per ora funziona soltanto il centro provinciale di Cagliari), sia il coordinamento dell'attività di ricerca, assistenza e propaganda nella lotta per la prevenzione dell'anemia mediterranea.
(4324) « PINNA, BERLINGUER, CONCAS ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle poste e telecomunicazioni, per sapere se è venuto a loro conoscenza e se ri-

tengano ammissibile il procedimento per cui ieri sera, 25 ottobre 1961, alla "Tribuna politica" della televisione, è stato soppresso l'accenno, fatto da un giornalista, alla presunta partecipazione di un ministro a un reato di peculato, per il quale è stata recentemente chiesta e negata dalla Camera l'autorizzazione a procedere.

« Gli interroganti chiedono, altresì, se sono pervenute a loro conoscenza le voci secondo le quali la televisione offrirebbe un compenso ai giornalisti che partecipano alla "Tribuna politica", e se non ritengano, nel caso che le suddette voci corrispondano a verità, di dover invitare la R.A.I.-TV. a porre fine a una pratica evidentemente scorretta, tanto per chi la promuove che per coloro che l'accettano, e che favorisce nell'opinione pubblica il sospetto che si esercitino illecite influenze per alterare lo schietto funzionamento in senso educativo e democratico di una tribuna, alla cui continuazione il pubblico dei telespettatori si mostra vivamente interessato.

(4325) « SCHIAVETTI, JACOMETTI, LAJOLO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali siano le cause per cui numerosissime domande di proscioglimento dal servizio non vengano accolte né esaminate dall'amministrazione centrale e se non ritenga disporre affinché tali richieste possano essere accolte favorevolmente.

(20449) « PIGNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni per le quali, mentre per tutte le altre cattedre d'insegnamento è previsto e consentito, ai fini del trattamento economico, il completamento d'orario in più istituti, analoga norma non trova invece applicazione nei confronti degli insegnanti di storia dell'arte, le cui cattedre, come è noto, sono in numero molto limitate.

« E per conoscere, altresì, perché, nonostante tale carenza di cattedre, si richiedono 18 ore di insegnamento settimanale, in luogo delle 12 che formano la cattedra della disciplina in discorso, a coloro che sono costretti a insegnare in più istituti con tutte le ben note negative conseguenze (dipendenza da più capi di istituto, insegnamento a centinaia di allievi, perdita di tempo prezioso, aggravio di spese, ecc.).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

« L'interrogante, infine, chiede di sapere se non si voglia, finalmente, affrontare decisamente e risolvere definitivamente il problema degli insegnanti di storia dell'arte.

(20450)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda di concedere un aumento del decimo dei posti nominando un numero corrispondente di idonei nell'ultimo concorso espletato a posti di preside di scuole secondarie di primo e secondo grado.

(20451)

« RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia in preparazione un bando di concorso di ruoli speciali transitori per insegnanti specializzati, che prestano servizio presso gli istituti dei sordomuti e che da molti anni attendono che sia loro esteso un provvedimento, di cui hanno goduto altre categorie di personale dipendente della pubblica istruzione.

(20452)

« RUSSO SALVATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per sapere:

a) se siano a conoscenza delle gravissime conseguenze che l'alluvione dei giorni 4-6 ottobre 1961 ha avuto nelle contrade Putrinella e Santa Lucia dell'agro di Brindisi, con la distruzione totale di numerosi orti, lo sradicamento di alberi da frutto, l'intasamento di pozzi irrigui e l'esportazione parziale del terreno coltivato, con un danno valutato, secondo una indagine condotta su 34 appezzamenti a colture orticole, in oltre 14 milioni di lire, limitatamente al valore dei prodotti dispersi;

b) se non ritengano di volere disporre i sopraluoghi necessari ad accertare la parte che nel determinare la predetta alluvione hanno avuto le opere e gli sbarramenti che la società anonima Montecatini, al fine di convogliarne le acque nel costruendo bacino idrico, ha compiuto sul tratto del canale Putrinella scorrente nelle sue proprietà, nonché la mancata manutenzione, da parte della medesima società, nella zona di sua pertinenza, del canale di bonifica Migliore;

c) quali provvedimenti intendano adottare, ove siano accertate precise responsabilità a carico della predetta società, per impedire che le esigenze, gli interessi e l'incuria di

una azienda privata, annullando i risultati di una importante opera pubblica di bonifica, quale quella dei canali Putrinella e Migliore, si risolvano nella pratica eliminazione di una vasta zona di terreno agrario, che ha finora assicurato lavoro a decine di coltivatori diretti;

d) gli interventi che si ripromettono di effettuare al fine di consentire il ripristino delle opere parzialmente o totalmente distrutte e delle coltivazioni dei terreni colpiti dall'alluvione, nonché per dare un adeguato aiuto ai coltivatori diretti danneggiati.

(20453)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se siano informati del peso determinante che la mancata manutenzione del canale Patri (agro di Brindisi), tenuto per anni nel più completo abbandono, come tra l'altro dimostra un'ampia documentazione fotografica raccolta dalla locale Associazione produttori agricoli, ha avuto nel provocare i disastrosi fatti alluvionali, verificatisi in occasione delle piogge dei giorni 4 e 6 ottobre 1961, con la distruzione completa di numerosi orti condotti da coltivatori diretti e con un danno valutato, limitatamente a 28 orti ed al solo valore dei prodotti distrutti, in oltre 12 milioni;

e per sapere quali provvedimenti abbiano adottato od intendano adottare al fine di accertare le responsabilità, risarcire i contadini del danno subito, assicurare le opere e la manutenzione necessarie a prevenire il prodursi di altri eventi disastrosi.

(20454)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per accogliere le aspettative del personale centrale e periferico dell'amministrazione dei lavori pubblici, per quanto riguarda l'inquadramento del personale nelle carriere superiori, sia in base al titolo di studio, sia in base alle mansioni svolte.

(20455)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere a chi siano state affidate la progettazione e l'esecuzione e quando avranno inizio i lavori della strada Cacchiano-Milletari-Villadoro in provincia di Enna.

(20456)

« RUSSO SALVATORE ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se risponde a verità la notizia che l'Alitalia avrebbe deciso di sopprimere quanto prima lo scalo di Trapani sulla linea aerea Roma-Palermo-Tunisi, prevista fino ad oggi settimanalmente.

« Rilevato che il tentativo dell'Alitalia di privare il capoluogo di Trapani dello scalo di tale linea di navigazione aerea richerebbe notevoli danni all'economia del capoluogo stesso e sarebbe pregiudizievole per l'auspicato ulteriore sviluppo economico e sociale della provincia di Trapani, che è tra le zone più depresse del Mezzogiorno d'Italia, l'interrogante chiede se non ritenga di intervenire al fine di evitare la soppressione di cui sopra. (20457) « DEL GIUDICE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se — in relazione al numero degli abbonati della contrada di Strasatti di Marsala ed alla organizzazione del centralino con orario limitato — non ritenga opportuno intervenire per migliorare il servizio, onde favorire l'esigenza d'ordine commerciale ed industriale ed i bisogni privati di ben 6.000 abitanti.

« L'interrogante chiede di conoscere se, in coincidenza con l'ampliamento della rete telefonica del comune di Marsala, non ritenga di poter disporre di assegnare a ciascuno dei 30 abbonati della contrada il proprio numero di telefono automatico, stante che l'unico apparecchio telefonico del centralino appare assolutamente insufficiente ai bisogni della laboriosa ed industrie popolazione di Strasatti. (20458) « DEL GIUDICE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se e come intendano intervenire per risolvere la vertenza fra l'I.N.A.M., la Cassa mutua coltivatori diretti e la Cassa mutua artigiani, da un lato, e gli ospedali, dall'altro, in dipendenza del cosiddetto blocco delle rette derivante dall'accordo F.I.A.R.O.-I.N.A.M. del 6 novembre 1959 e che doveva essere risolto con norme da emanarsi dall'apposita commissione centrale interministeriale entro il 31 marzo 1960.

« A distanza di più di due anni e mezzo e malgrado l'intervenuta approvazione delle nuove rette, nessun pagamento è stato ancora fatto agli ospedali.

« In situazione particolarmente precaria si trovano le amministrazioni ospedaliere bre-

sciane e bergamasche: per dare un esempio l'ospedale di Salò su un bilancio preventivo, al netto delle partite di giro, di lire 103.000.000 circa ha in sospeso crediti verso le tre casse mutue, maturati al 30 settembre 1961, di oltre 30 milioni, il che dà la misura del danno che dalla inadempienza delle mutue deriva alle amministrazioni ospedaliere, che si vedono costrette a limitare sempre più la possibilità dei loro servizi.

(20459) « BIAGGI FRANCAANTONIO, TROMBETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga opportuno disporre immediati accertamenti sulle gravi irregolarità avvenute nel corso della seduta del consiglio comunale di Limbadi (Catanzaro) e denunciate apertamente da un consigliere di maggioranza, il quale ha anche accusato il sindaco di avere alterato le schede di votazione per l'elezione di un rappresentante del comune nel patronato scolastico; per sapere quali provvedimenti saranno adottati nei confronti del responsabile e per garantire il normale e democratico funzionamento del consiglio. (20460) « MANCINI, PRINCIPE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della difesa e delle partecipazioni statali, per conoscere se risponda a verità la notizia che una commessa di materiale militare, valutata dai 20 ai 30 miliardi, in un primo tempo già destinata a dare lavoro alle aziende Breda di Brescia, Breda di Milano ed altre aziende di Stato, sia stata successivamente dirottata come ordinazione alla Fiat.

« Gli interroganti desiderano conoscere il parere dei ministri interessati, soprattutto in considerazione del fatto che la Breda di Brescia e di Milano, su dichiarazioni degli stessi dirigenti avrebbero potuto, con questa commessa, aver garantito il lavoro per alcuni anni, mentre si trovano oggi in condizioni di grave insicurezza. (20461) « LAJOLO, NICOLETTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno e urgente accertarsi sul regolare funzionamento del centro di lettura e di informazione istituito nel comune di Limbadi (Catanzaro), che, allo stato delle informazioni in possesso degli interroganti, servirebbe soltanto come occasione per la retribuzione del direttore e per il pagamento allo stesso del fitto dei locali. (20462) « MANCINI, PRINCIPE ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se sia informato della decisione recentemente adottata dal consiglio d'amministrazione dell'università cattolica del Sacro Cuore, concernente la riduzione del contributo per l'organismo rappresentativo studentesco previsto dalla legge 18 dicembre 1951, n. 1551, e se ritenga tale decisione confacente allo spirito del necessario incoraggiamento alle attività culturali, sportive e assistenziali e della mutua collaborazione degli organismi universitari, nonché alla lettera degli ordinamenti legislativi vigenti in materia.

« L'interrogante chiede al ministro se non ritenga opportuno intervenire presso il rettore magnifico dell'università cattolica affinché receda dal provvedimento adottato, o, in caso contrario, se non ritenga doveroso fornire adeguati chiarimenti all'anzidetto organismo, anche per fugare le voci, circolate e raccolte dalla stampa, secondo le quali la decisione sopra riferita sarebbe destinata, in effetti, a mascherare un previsto aumento delle tasse di frequenza.

(20463)

« SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere i motivi del ritardo della installazione della rete urbana telefonica nel comune di Carlentini (Siracusa) e per sapere se non ritenga — dato il disagio della cittadinanza dell'importante centro — sollecitare i lavori necessari.

(20464)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali ai dipendenti del servizio contributi agricoli unificati non siano stati ancora attribuiti i benefici disposti dal nuovo congegno per gli scatti biennali, già concessi sia ad impiegati statali che parastatali (I.N.A.M., I.N.P.S., ecc.).

« Si sa che i dipendenti del servizio si sono recentemente astenuti dal lavoro in campo nazionale, per protestare contro la mancata concessione di tali benefici. La commissione centrale del servizio, in una recente riunione, ha deliberato di non concedere ai dipendenti del servizio i benefici di che trattasi per supposte "ragioni di bilancio", che in ogni caso non possono negare i giusti diritti dei dipendenti.

« L'interrogante chiede, altresì, di conoscere quali provvedimenti il ministro intenda

assumere a favore dei dipendenti di detto servizio, ove la commissione centrale dovesse mantenere ferme le sue decisioni, assunte a maggioranza con lo scarto di soli due voti (7 contrari, 5 favorevoli ed 1 astenuto).

(20465)

« GIORGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere come sia stato possibile convalidare le elezioni del consiglio provinciale dell'Associazione nazionale mutilati del lavoro di Como.

« È noto che i mutilati non sono stati informati che per partecipare al voto occorreva ritesserarsi entro il 30 marzo 1961, che tale informazione, se c'è stata, è avvenuta dopo tale data.

« È altrettanto noto che molti mutilati, in regola con la tessera rinnovata per tempo, sono stati esclusi da diritto di voto.

« Quello, però, che va sottolineato è che la lista eletta è stata presentata con 72 firme valide contro le 100 richieste da dette norme statutarie.

« L'interrogante chiede di conoscere se il ministro non intenda scindere le sue responsabilità — ché, altrimenti, l'azione del ministro si tradurrebbe in un illegale sostegno ad un ex fascista repubblicano — con il dichiarare illegali le elezioni ed ordinare una nuova assemblea.

(20466)

« INVERNIZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga urgente emanare il decreto relativo alla sistemazione del personale straordinario dell'I.N.A.-Casa, di cui all'articolo 26 della legge 26 luglio 1961, n. 628.

(20467)

« MANCINI, PRINCIPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per sapere quali siano i motivi per cui, alla distanza di oltre un semestre dalle dimissioni del sovrintendente al Teatro dell'opera di Roma, non si sia a tutt'oggi provveduto alla nomina del nuovo sovrintendente, lasciando l'amministrazione del grande teatro decapitata.

(20468)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per sapere quali e quanti siano i *festival* e le mostre

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

del cinema in Italia ed i contributi a ciascuna manifestazione assegnati da parte del Ministero.

(20469)

« CALABRÒ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del tesoro, per sapere se non intenda intervenire perché sia provveduto ad un sollecito sgravio delle imposte, sovrainposte, addizionali richiesto a norma dell'articolo 9 della legge 21 luglio 1960, n. 739, all'ufficio distrettuale delle imposte di Caulonia (Reggio Calabria) da 144 contadini del comune di Pazzano.

« I contadini richiedenti sono stati messi sul lastrico dalle ripetute alluvioni e se su di loro si dovesse abbattere la ferula delle esecuzioni fiscali, sarebbero messi nell'impossibilità non solo di provvedere alla coltivazione dei loro terreni ma altresì di continuare il misero sostentamento delle loro famiglie.

(20470)

« MICELI, MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e dell'agricoltura e foreste, per sapere se non intendano emanare tempestive direttive ed effettuare solleciti interventi, affinché le disposizioni dell'articolo 28 della legge 2 giugno 1961, n. 454, riguardante l'esenzione quinquennale dal pagamento delle imposte, siano applicate anche a quei contadini i quali, pur avendo acquistato a norma del decreto legislativo 24 settembre 1958, n. 114, e successive modifiche ed integrazioni, non sono riusciti ancora ad ottenere le regolari volture catastali.

« E ciò per evitare che numerosi contadini, i quali oggettivamente hanno diritto alla esenzione, ne siano esclusi per ragioni estranee alla loro volontà.

(20471)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se risponda a verità la notizia che il provveditore agli studi di Catania ha negato il permesso al professor Carmelo Ottaviano, preside della facoltà di magistero, ordinario di filosofia all'università di Catania, uno dei più illustri filosofi italiani, di tenere una conferenza sulla riforma scolastica nel liceo Cutelli di Catania; e quale provvedimento intenda adottare, qualora fosse vera la notizia, contro tale provveditore, per stigmatizzare un crimine di lesa libertà.

(20472)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non intenda autorizzare l'apertura di due cantieri di lavoro, uno per il comune di Crucoli e l'altro per la frazione Torretta di Crucoli in provincia di Catanzaro.

« Il comune in parola con delibera del 13 maggio 1961, n. 28, ha chiesto l'apertura di tre cantieri di lavoro da aprire nel capoluogo e nella frazione per riparazione di strade interne ed altri lavori necessari.

« L'ufficio provinciale del lavoro di Catanzaro non ha ritenuto di approvare tale richiesta sostenendo che esiguo risultava il numero dei disoccupati nel comune. Ma l'effettivo numero dei disoccupati e la grande miseria della popolazione esigono l'autorizzazione richiesta.

(20473)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per sapere se non intendano adottare a favore dei lavoratori colpiti da silicosi quei provvedimenti richiesti unanimemente il 31 maggio 1961 (delibera n. 54) dal consiglio del comune di Motta San Giovanni (Reggio Calabria), il quale gode del triste primato di avere tra i suoi quasi 7.000 abitanti oltre 400 invalidi ed 80 grandi invalidi per silicosi contratta prestando la loro opera nelle più varie parti del mondo dalla galleria del Sempione ai lavori idraulici sullo Zambesi.

« Le richieste in parola rivendicano che:

1°) vengano migliorate le condizioni ambientali di lavoro;

2°) sia abolito ogni termine limitativo per la richiesta di riconoscimento di malattia professionale da silicosi e per le eventuali successive visite di revisione per aggramento;

3°) vengano effettuati accertamenti periodici validi e sempre più frequenti sullo stato di salute di detti lavoratori;

4°) venga adottata una nuova tabella sul computo delle rendite in generale con più marcata rivalutazione di esse negli stadi iniziali della malattia;

5°) ogni rendita, così debitamente rivalutata, venga agganciata agli indici ufficiali sul costo della vita;

6°) venga concessa la reversibilità della pensione a favore della moglie e dei figli minori a prescindere dalla causa di morte del titolare, dalla data di matrimonio e dall'epoca di nascita dei figli rispetto alla data di inizio della pensione;

7°) venga concessa la possibilità della profilassi, cura domiciliare ed eventuale ri-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

covero in sanatorio a tutti i grandi invalidi e loro familiari in qualunque periodo;

8°) siano corrisposte le quote aggiuntive di famiglia anche per i figli nati oltre un anno dalla costituzione della rendita;

9°) siano reperiti e comunque creati posti di lavoro adatti alla iniziale residua capacità lavorativa dei nostri malati;

10°) si provveda alla stipula di convenzione con le farmacie dei comuni di residenza degli ammalati (nel nostro con la farmacia di Motta centro) per il prelievo diretto dei medicinali;

e rispondano alle giuste ed umane aspirazioni di lavoratori, i quali hanno sacrificato la parte migliore di se stessi al progresso civile dei vari continenti.

(20474)

« MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere se non ritenga di dovere accertare i motivi per i quali il medico provinciale di Brindisi — in contrasto con le disposizioni contenute nell'articolo 33, quarto comma, del testo unico delle leggi sanitarie e nella circolare ministeriale dell'11 maggio 1960, n. 60 — ha negato di conferire temporaneamente l'incarico di ufficiale sanitario del comune di San Michele Salentino al dottor Francesco Lonoce, nominato medico condotto interino fino all'espletamento del previsto concorso con delibera 31 luglio 1961 di quel consiglio comunale;

e per conoscere, ove la decisione del predetto medico provinciale risulti priva di ogni legittima giustificazione, i provvedimenti che ha adottato od intenda adottare per assicurare il rispetto delle disposizioni sopra ricordate.

(20475)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali motivi si oppongano alla convocazione dei comizi elettorali, per il rinnovo delle amministrazioni, nei comuni di Petritoli e Castel di Lama (Ascoli Piceno), e per dare un'amministrazione al comune di Montegiorgio, sempre in provincia di Ascoli, da diversi mesi sottoposto a gestione commissariale.

(20476)

« GRILLI ANTONIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno, nei concorsi a posti di capo d'istituto di scuole secondarie, pubblicare la graduatoria distinguendo, come si fa nei concorsi a cattedre, il punteggio con-

seguito dagli interessati in voto d'esame e la valutazione dei titoli.

« E ciò affinché gli aspiranti possano conoscere non solo il risultato complessivo, ma anche il giudizio dato dalla commissione sul colloquio e come sono stati valutati i titoli.

(20477)

« FUSARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, avvalendosi della facoltà permessagli dalla legge, egli intenda concedere l'aumento del decimo dei posti nei concorsi a capo d'istituto di scuola secondaria già espletati ed in via di espletamento, come è nella prassi fin qui opportunamente seguita.

(20478)

« FUSARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni che hanno indotto il provveditore agli studi di Ascoli Piceno a revocare un provvedimento che stabiliva una determinata zona per la costruzione dell'edificio scolastico in località Montemoro, nel comune di Force, determinando il legittimo risentimento degli abitanti, i quali avrebbero il torto di credere che la scuola debba essere costruita allo scopo di rispondere alle esigenze dei cittadini e non già per soddisfare gli interessi e le ambizioni dei singoli.

« La nuova zona designata per la costruzione dell'edificio, a parte l'infelice posizione, non soddisfa assolutamente le effettive esigenze della popolazione.

(20479)

« GRILLI ANTONIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere le ragioni che non hanno finora consentito l'inizio dei lavori per la costruzione della strada panoramica Olbia-Golfo Aranci, già finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno, e per sapere se non ritenga necessario sollecitarlo, data la grande importanza che codesta strada assume non soltanto a fini turistici, ma anche per l'intensificarsi del traffico commerciale dopo l'entrata in funzione delle navi traghetti tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

(20480)

« PINNA, BERLINGUER, CONCAS ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se la Direzione generale per l'aviazione civile non ritenga opportuno intervenire presso la direzione dell'Alitalia perché sia assicurato il funzionamento della linea area Alghero-Milano anche

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

per il periodo invernale, in accoglimento dei voti espressi dalla camera di commercio di Sassari e in considerazione del notevole movimento dei passeggeri per i rapidi contatti commerciali fra la Sardegna e il nord Italia. (20481) « PINNA, BERLINGUER, CONCAS ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro della sanità, per sapere se sia a conoscenza delle notizie pubblicate sulla stampa romana, secondo le quali alcuni bambini, ospitati in un asilo-nido dell'O.N.M.I. a Fiumicino, sarebbero rimasti intossicati gravemente per aver ingerito cibi guasti presso il nido materno e che una di questi, la bambina Delia Ippoliti di 17 mesi sarebbe rimasta intossicata in forma particolarmente grave;

per sapere, altresì, se sia stata condotta da parte dell'autorità un'inchiesta su tali fatti e quale ne sia stato l'esito; quali garanzie esistano circa il controllo sanitario sui cibi che vengono forniti agli ospiti delle istituzioni assistenziali per l'infanzia. (20482) « CINCIARI RODANO MARIA LISA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia a conoscenza dei danni recati dal recente temporale alle campagne dei comuni di Ugento e di Taurisano (Lecce), e particolarmente a quelle di Diso e Ortelle, nella stessa provincia, dove la forza del sinistro avrebbe distrutto fra l'altro migliaia di alberi secolari di ulivo;

per sapere quali provvedimenti straordinari intenda adottare a favore dei danneggiati o se, per rendere possibile tale intervento non creda di dover ripristinare la legge n. 739 del luglio 1960 riguardante le pubbliche calamità. (20483) « CALASSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza che tre aule della scuola elementare " Contardo Ferrini " di via di Villa Chigi sono da una decina di giorni chiuse agli alunni, perché allagate per una infiltrazione d'acqua piovana attraverso la copertura a terrazzo dell'edificio; e per conoscere se non intenda intervenire affinché le autorità competenti si decidano ad inviare sul posto tecnici e operai, che provvedano ad eliminare l'inconveniente più volte denunciato dal capo dell'istituto senza alcun risultato. (20484) « MATTEOTTI CARLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza che, nel corso dello sciopero nazionale dei lavoratori vetrai svoltosi dal 15 al 20 ottobre 1961, la direzione dello stabilimento di Pisa della S. Gobain ha impegnato i lavoratori che non partecipavano allo sciopero in orari di lavoro prolungati oltre il normale orario consentito dalla legge, ha trattenuto i lavoratori in stabilimento ininterrottamente per 6 giorni, tentando in tal modo di infrangere l'efficacia del diritto costituzionale dello sciopero, creando nello stesso tempo pregiudizio alla incolumità dei lavoratori sottoposti ad orari di lavoro estenuanti ed alla loro salute, per la inadeguatezza dei dormitori e degli impianti igienici, alla ininterrotta permanenza per 6 giorni di nuclei di lavoratori all'interno dello stabilimento;

e per sapere se nel corso del predetto sciopero l'ispettorato del lavoro ha dato luogo ad ispezioni, come era stato richiesto dai sindacati, e quali risultati abbiano dato le eventuali ispezioni medesime;

e per sapere, inoltre, qualora la questione segnalata non sia stata sufficientemente approfondita, quale azione intenda svolgere, per accertare in quale misura i diritti dei lavoratori e le leggi sociali siano stati violati e quali iniziative intenda prendere per impedire che una situazione simile abbia a ripetersi. (20485) « PUCCI ANSELMO, RAFFAELLI, DIAZ LAURA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali sono gli orientamenti governativi in merito al nuovo sistema di riscossione dell'imposta generale sull'entrata sul vino, che dovrà essere stabilita a decorrere dal 1° gennaio 1962, in seguito all'abolizione dell'imposta di consumo sul vino.

« Attualmente, infatti, l'imposta generale sull'entrata sul vino, a norma di legge, è dovuta « per il fatto obiettivo della soggezione del prodotto all'imposta di consumo » ed è pertanto da ritenere che, se non si provvederà diversamente, l'abolizione dell'imposta di consumo comporterà anche la cessazione dell'imposta generale sull'entrata sul vino.

« È quindi di fondamentale importanza per tutti gli operatori vitivinicoli conoscere sin d'ora che cosa avverrà in materia di imposta generale sull'entrata dopo il 1° gennaio 1962, onde orientare tempestivamente i loro programmi e la loro organizzazione aziendale. (20486) « AMADEI GIUSEPPE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per sapere se sia a conoscenza dello stato disastroso in cui arrivano all'estero gli agrumi imballati in scatole di cartone. E se per eliminare tali gravi inconvenienti non ritenga necessario intervenire di urgenza presso l'istituto commercio estero affinché provveda a fare rispettare la legge 223 pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* nell'8 settembre 1961, impedendo la continuazione dell'esportazione di agrumi in imballaggi di cartone mancanti delle caratteristiche tecniche e di resistenza previste dalla citata legge.

(20487)

« PALAZZOLO ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se non ritenga finalmente di intervenire nei confronti della società Maccarese, azienda del gruppo I.R.I., per indurla a recedere dall'intransigente ed ingiustificato atteggiamento assunto verso i mezzadri, che da tempo hanno chiesto di intavolare trattative per modificare le condizioni, per alcuni aspetti perfino contrarie alle norme sindacali e di legge sulla mezzadria, nelle quali sono costretti a coltivare i poderi, condizioni che costituiscono un serio ostacolo allo sviluppo della produzione e dello stesso tenore di vita dei mezzadri.

« La necessità e l'urgenza di intervento sono postulati dal grave stato di agitazione dei mezzadri esasperati dal contegno ostruzionistico della Maccarese e da provocatorie dichiarazioni di alcuni dirigenti, i quali affermano che è inutile trattare, perché l'azienda è condannata a perire e la terra tornare a prato e bosco.

« Gli interpellanti chiedono, inoltre, se non si ravvisi opportuno prendere in seria considerazione la richiesta di fondo dei mezzadri, i quali, anticipando le conclusioni della Conferenza nazionale dell'agricoltura sulla mezzadria, hanno proposto che, superando gli anacronistici rapporti, sia concessa ad essi in proprietà la terra riscattata dal loro lavoro e dal loro sacrificio.

(995) « CIANCA, CACCIATORE, SANTARELLI EZIO, NATOLI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri com-

petenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 21,20.*Ordine del giorno per le sedute di domani.**Alle ore 10,30 e 16,30:*

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3105) — *Relatore:* Battistini.

2. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (*Approvato dal Senato*) (3218).

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi tra l'Italia e la Somalia conclusi a Mogadiscio il 1° luglio 1960: *a)* Trattato di amicizia con annesso Scambio di Note; *b)* Convenzione consolare; *c)* Accordo commerciale, di pagamento e di collaborazione economica e tecnica con annesso Scambio di Note; *d)* Accordi sui servizi aerei (*Approvato dal Senato*) (3107) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi sui servizi aerei (*Approvato dal Senato*) fino il 20 dicembre 1960: *a)* Accordo aggiuntivo alla Convenzione di amicizia e di buon vicinato del 31 marzo 1939 e Scambio di Note; *b)* Convenzione finanziaria; *c)* Accordo in materia di risarcimento di danni di guerra (*Approvato dal Senato*) (3151) — *Relatore:* Vedovato;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino per il miglioramento delle comunicazioni stradali tra i due Paesi, conclusa a San Marino il 20 novembre 1958 (*Approvato dal Senato*) (2870) — *Relatore:* Togni Giuseppe.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1961

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia popolare (547) — *Relatore:* Ripamonti;

del disegno di legge:

Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili e modificazioni al testo unico per la finanza locale, approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175 (589);

e delle proposte di legge:

CURTI AURELIO ed altri: Modificazioni al testo unico delle leggi sulla finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, per l'applicazione dei contributi di miglioria; alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, per i piani regolatori particolareggiati e nuove norme per gli indennizzi ai proprietari soggetti ad esproprio per l'attuazione dei piani medesimi (98);

NATOLI ed altri: Istituzione di una imposta annua sulle aree fabbricabili al fine di favorire la costituzione di patrimoni comunali e il finanziamento dell'edilizia popolare (212);

TERRAGNI: Istituzione di una imposta comunale sulle aree per il finanziamento di lavori pubblici (429);

PIERACCINI ed altri: Istituzione di una imposta sulle aree fabbricabili (1516);

— *Relatore:* Zugno.

5. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per la disciplina dei contributi e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per

conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

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

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

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore:* Patrini;

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

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore:* Buttè;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore:* Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore:* Bisantis.

8. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei consigli provinciali (1274) — *Relatore:* Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI