

CDLXXIV. SEDUTA

GIOVEDÌ 13 LUGLIO 1950

Presidenza del Vice Presidente **MOLÈ ENRICO**

INDI

del Vice Presidente **ZOLI**

INDICE

Disegni di legge:

(Trasmissione) Pag. 18441
(Rimessione all'Assemblea) 18442

Disegno di legge d'iniziativa parlamentare (Presentazione) 18442

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione):

FERRARI 18442
TOMMASINI 18456

Domanda di autorizzazione a procedere (Trasmissione) 18442

Interpellanza (Annunzio) 18466

Interrogazione (Annunzio) 18466

La seduta è aperta alle ore 16,30.

CERMENATI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Norme per la gestione finanziaria dei servizi antincendi » (1171);

« Miglioramenti delle pensioni della gente di mare » (1172);

« Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 ottobre 1947, n. 1328, recante norme per l'effettuazione della lotteria "Italia" » (1173).

Comunico altresì che il Ministro del tesoro ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Norme provvisorie per il pagamento di interessi sui titoli al portatore del Debito redimibile 3 per cento netto, creato con legge 15 maggio 1910, n. 228, per i quali siano esaurite le cedole » (1174);

« Aumento dell'autorizzazione di spesa, di cui all'articolo 14 della legge 17 dicembre 1949, n. 905, relativa all'emissione di buoni novennali del Tesoro con scadenza 1° aprile 1959 » (1175);

« Proroga al 30 giugno 1951 del termine per la presentazione al Parlamento dei rendiconti

generali dello Stato per gli esercizi finanziari dal 1943-44 al 1949-50 » (1176).

Comunico infine che il Ministro degli affari esteri ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di lire 10 milioni alla Commissione incaricata dell'organizzazione del XIV Congresso internazionale di sociologia » (1177);

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo relativo alle relazioni aeronautiche civili tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, concluso a Parigi il 3 febbraio 1949 » (1178).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Presentazione di disegno di legge d'iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Bastianetto ha presentato un disegno di legge concernente l'istituzione di un ruolo di personale di gruppo C per le officine-scuola delle case e dei centri di rieducazione per minorenni (1170).

Anche questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Governo, a norma del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, ha chiesto che il disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, recante norme per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale » (1135), già assegnato in sede deliberante alla Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente, sia invece discusso e votato dal Senato.

Trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso due domande di autorizzazione a procedere in giu-

dizio contro il senatore Pertini; la prima per il reato di vilipendio all'ordine giudiziario, la seconda per il reato di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317).

Saranno trasmesse alla 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. È iscritto a parlare il senatore Ferrari. Ne ha facoltà.

FERRARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in verità ero in dubbio se parlare su questo bilancio. Ho riletto il mio intervento fatto l'anno scorso nel luglio e la risposta che mi è stata data dall'onorevole Corbellini. Dovrei ripetere nel complesso tutto quanto ho detto allora. Il discorso fatto dal Ministro l'8 luglio dell'anno scorso qui in Senato e quello pronunciato successivamente nell'ottobre alla Camera non rispondono a quanto io avevo detto e non respingono le affermazioni da me fatte, anche se sorretti da specchi numerosi, corroborati da molti grafici. Io avevo esposto delle cifre obiettive ed avevo illazionato da tali cifre con una logica forse elementare ma, a mio avviso, rigorosa. Quei discorsi hanno lasciato ferme tutte le posizioni. Dovrei ribadire, perchè il bilancio parte da quelle stesse posizioni che io ho discusso l'anno scorso e che erano già state discusse nel bilancio del 1948-49. In altri termini si continua ancora, almeno attraverso il bilancio di previsione che è portato dinanzi al Senato, sulla stessa strada, con immutata direzione. Naturalmente il bilancio, preparato dalla gestione dell'onorevole Corbellini, e non dalla gestione del Ministro D'Aragona, ha mutato qualche numero e questo forse a riconoscimento di qualche rilievo che io avevo fatto e che altri colleghi avevano fatto. Vi è poi il discorso del Ministro D'Aragona del 7 giugno alla Camera dei deputati. In questo discorso,

bisogna convenirne, saltano fuori delle cifre molto significative, che confermano i miei argomenti. Della qual cosa io, sotto un certo aspetto, sono compiaciuto e, sotto un altro aspetto, sono rammaricato. E sono compiaciuto e rammaricato non a scopo polemico (la polemica è ben lontana da me e credo che i colleghi ne abbiano la dimostrazione attraverso gli interventi non frequenti che ho fatto in Aula e nella Commissione di cui faccio parte) ma perchè penso che le cose possano avere finalmente una considerazione obiettiva e una conseguente decisione. Infatti le analisi che io ho fatto allora sono state, almeno in parte, riconosciute attraverso questi documenti e soprattutto attraverso il discorso, che è il documento principale, del Ministro dei trasporti D'Aragona, tenuto alla Camera dei deputati. Questo è già qualche cosa, però devo dire subito che nulla trovo ancora che orienti su nuove direzioni la politica generale e fondamentale dei trasporti. Nulla almeno è detto in senso affermativo, il che lascia supporre che l'intenzione del Ministro ancora oggi sia di seguitare sulla stessa strada che era stata intrapresa e seguita dai precedenti Ministri.

Farò, come primo passo nel mio intervento, alcuni rilievi numerici, scegliendoli fra i più importanti, a mio avviso, o per il loro significato o per la loro entità o per l'una ragione e per l'altra insieme; e distinguerò i due bilanci: Ispettorato e Azienda autonoma delle ferrovie.

Ispettorato. — Qui vorrei che il Ministro ed il Sottosegretario mi seguissero e fermassero la loro attenzione sui punti che io rileverò.

Sussidi al personale. È il primo gradino, il più basso gradino dei rilievi che farò (numero 11 dell'elenco del bilancio): 2.500.000. È la stessa somma del 1949-50, vale a dire i miei rilievi fatti l'anno scorso sono caduti nel vuoto. Penso che questo sia un errore, anzi un grave errore. Onorevole D'Aragona, cerchi di fissare questo mio rilievo, anzi penso che già lei lo abbia fissato e abbia buone intenzioni per il prossimo bilancio che uscirà dalla sua gestione.

Per studi e per ricerche sperimentali (n. 21 del bilancio) abbiamo 500.000 lire, vale a dire come nel 1949-50, cioè nessun aumento su questa cifra.

Per biblioteche (n. 24 del bilancio) lire 150.000. Vorrei che mi sentisse l'onorevole

Bergamini che questa mattina ha fatto una illustrazione molto positiva della biblioteca del Senato. 150.000 lire, vale a dire sempre come nel 1949-50, nessun aumento neppure di un soldo. Ma cosa si crede di poter fare, o meglio che cosa si intende fare per questi studi? Tenere dei burocrati legati al passato? Finirebbero per morire come entità pensante ed agente nell'interesse dell'azienda. E nessun settore forse ha tanto bisogno e fervore di novità come il settore dei trasporti. Ed è logico: esso è soprattutto un settore squisitamente tecnico e, starei anche per dire, un settore che ha delle possibilità di carattere scientifico, ed ha necessità e volontà di studi. E la posizione di preminenza dei tecnici nostri è nota a tutti e in Italia e all'estero, e dobbiamo favorire questo.

Io confesso, onorevole D'Aragona, che mi ero illuso quando avevo cercato un aumento in queste tre voci, e credevo di trovarlo nel bilancio di quest'anno. Mi pareva, come del resto mi pare, che la richiesta fosse così evidente nella sua legittimità che non dubitavo assolutamente della riuscita di essa; ed è con pena che registro oggi che nulla invece è stato fatto. Non abbiamo neanche un aggiornamento di valori: eppure sappiamo che sono aumentati i prezzi dei libri e delle riviste. Rinnovo questo richiamo a lei, onorevole D'Aragona. Veda quanto ho detto l'anno scorso su questi argomenti che sembrano modesti e che sono modesti come cifre, ma che sono importanti come valore. È necessario dare al personale la sensazione che un conforto non manca nella famiglia dei trasporti, che lo Stato aiuta, premia, stimola, incita chi ha desiderio di studiare nell'interesse dello Stato stesso e che lo Stato è orgoglioso dell'intelligenza, della capacità e della volontà di tutti i suoi funzionari.

Ferrovie dello Stato (seconda parte del bilancio).

Manutenzione, forniture, spese, acquisti. Sono somme distribuite in vari capitoli, in vari servizi ed è logico che sia così. Arrivano complessivamente a circa 80 miliardi. Io ho bisogno di ripetere una domanda che ho fatto già l'anno scorso: nella cifra figurano anche appalti di esercizio. Questi appalti continuano ancora come prima o sono stati invece passati in economia o comunque direttamente alla amministrazione? Questa è la domanda che io

ho fatto l'anno scorso. Una Commissione nominata a suo tempo, che doveva risolvere questo problema ed esaminare le varie posizioni e che doveva portare al Ministero una conclusione che potesse servire come orientamento, dovrebbe aver concluso fin da due o tre anni fa. Io non sono mai riuscito a sapere, neanche attraverso i miei interventi, se effettivamente questa conclusione vi è stata, e, se vi è stata, quale è stata.

Sussidi al personale, (n. 32 del bilancio): 38 milioni, vale a dire un aumento di 6 milioni e 500 mila lire rispetto al 1949-50. È un passo avanti e mi compiaccio che sia stato fatto, ma è un passo troppo modesto. Abbiamo oltre 170.000 unità nell'azienda ferroviaria ed occorre, senza dubbio, come dicevo altra volta, un po' più di coraggio. Lei, onorevole Ministro, lo raccomandi ai suoi funzionari quando prepareranno il nuovo bilancio che si farà sotto la sua guida.

Sorveglianza ferrovie (n. 42): 650 milioni. Di contro al mio progetto di « guardianaggio » (avevo infatti presentato allora un progetto di guardianaggio che costituiva una struttura dipendente tutta ed esclusivamente dal Ministero dei trasporti) prevalse il progetto del Ministro Scelba, anche allora Ministro dell'interno, per la costituzione di un corpo di polizia vera e propria dipendente esclusivamente dal Ministero dell'interno. Ragione di questo, o almeno ragione portata davanti a noi: l'eliminazione di una spesa — un miliardo allora — e passaggio immediato di tutti e quindi di tutta la spesa al Ministero dell'interno — settore polizia. Ora, nell'attuale bilancio, abbiamo ancora 650 milioni di spesa. Abbiamo un passaggio progressivo? Io non me ne rendo conto. D'altra parte l'affermazione precisa del Ministro Scelba e dell'onorevole Corbellini, allora Ministro dei trasporti, era che sarebbe stata completamente soppressa questa spesa. Allora ho fatto una domanda al Ministro Corbellini. Non ho avuto risposta. La domanda la rivolgo a lei, onorevole D'Aragona: quanti partigiani e reduci si trovano in questa polizia addetta alla sorveglianza delle ferrovie? Spero che lei nella sua risposta mi potrà precisare questo numero.

Spese complementari (nn. 57 a 61): 7 miliardi 975 milioni, quasi 8 miliardi. Abbiamo un

aumento rispetto all'anno scorso di 3 miliardi e 265 milioni. Come è giustificato questo aumento?

Mille e 750 milioni per danni di forza maggiore, per riconosciute necessità. Questa è una operazione consuntiva;

centoquaranta milioni per rinnovamento materiale rotabile in dipendenza dei prodotti del traffico: è una disposizione statutaria, lo uno per cento e cioè il minimo stabilito per legge;

Mille e 375 milioni (questa è la cifra che bisogna esaminare) per rinnovamento della parte metallica dell'armamento.

Il richiamo che ho fatto l'anno scorso pare che sia stato riconosciuto giusto, se non nell'entità, nel fatto concreto.

Ma è ancora poco.

L'onorevole D'Aragona nel suo discorso del 7 giugno alla Camera dice — riporto le sue parole, onorevole Ministro —: « La situazione dell'armamento delle linee, soprattutto di quelle principali, è quanto mai preoccupante ». E più avanti: « Si è imposta la necessità di ridurre sensibilmente la velocità dei convogli con aggravamento dei costi di esercizio, il quale si ripercuote sul disavanzo della parte ordinaria del bilancio ». Ed ancora: « Se non si provvede sollecitamente al rinnovamento dell'armamento si giungerà ecc. ». Come mai queste espressioni ad un anno di distanza dalla discussione dell'altro bilancio? Io ringrazio il Ministro D'Aragona per aver sottoscritto quello che ho detto allora discutendo il bilancio nel 1948 e nel 1949 e che allora l'onorevole Corbellini contestò in pieno.

È proprio così, onorevoli colleghi: la lentezza dei treni, come ha detto il Ministro, che voi e noi tutti tante volte lamentiamo quando facciamo i nostri viaggi, è dovuta in parte, anzi in buona parte, alle condizioni dell'armamento, al quale è urgente provvedere per ragioni di traffico, quindi di economia, quindi di bilancio dell'azienda, ma soprattutto per ragioni di sicurezza dei viaggiatori.

Ma vi è di più (ed ecco l'accenno che facevo prima), vi è la manutenzione, quella cioè che deve garantire la sicurezza dei treni la quale è in mano, se non tutta, in gran parte, alla speculazione privata, agli appalti. Ma è possibile questo? È ancora possibile? Io dico

di no. L'ho già detto allora. In questo settore delicatissimo non solo lo Stato deve controllare, ma deve eseguire con i suoi uomini pienamente responsabili che vanno dall'operaio manovale al tecnico ingegnere; e questo per garantire la vita delle persone.

Lavori di miglioramento (dal numero 82 al numero 88). Quest'anno passiamo da 2.610 milioni a 25 miliardi e mezzo. Quando l'anno scorso lamentavo la pochezza della somma, il Ministro di allora (perdoni, onorevole Corbellini, ma è necessario che richiamiamo queste posizioni per illustrare quella che è la politica dei trasporti) mi ha risposto questo: abbiamo già completato tutto. Mi pare che oggi i fatti purtroppo (ecco il rammarico cui mi riferivo prima) confermino la mia opinione dell'anno scorso. E per quanto la somma non sia ancora quella che io avrei auspicato, comunque un notevole passo avanti c'è. Qui però vi è anche, penso, un notevole aumento dovuto ad aumenti patrimoniali. Il Ministro potrà dare spiegazioni. Infatti qui di che cosa si tratta? Si tratta di consolidare e incrementare il patrimonio (naturalmente migliorandolo) e quindi la consistenza dell'azienda che è cosa importante, valutabile a cifre altissime.

Spese di riparazione e ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (numero 90). Passiamo da 57 miliardi dell'anno scorso (prima eravamo ad una somma più alta) a 38 miliardi. Cioè continua la discesa. Quanto rimane ancora da fare? Mi pare che il Ministro, nel suo discorso che ha tenuto alla Camera dei deputati nel giugno, non lo dica, almeno io non l'ho trovata questa cifra. Può darsi che mi sia sfuggita. L'onorevole Corbellini (e qui debbo citare Corbellini per cercare di ricavare questa cifra) nel suo discorso, tenuto in Senato l'8 luglio del 1949, un anno fa, diceva: « Il complesso dei lavori che rimangono ancora da eseguire per completare la ricostruzione sommano globalmente ad un valore di circa 450 miliardi ». E, valutando il complesso della ricostruzione a 783 miliardi e la totalità degli stanziamenti, alla fine dell'esercizio 1949-50, uguale a 413 miliardi, fissava (è questione di due piccole operazioni) in 370 miliardi lo stanziamento ancora occorrente.

Nel discorso tenuto alla Camera il 30 ottobre dell'anno scorso, vale a dire quattro mesi dopo, lo stesso Ministro Corbellini diceva: « Per la somma residua da impegnare per la ricostruzione, che è dell'ordine di 200 miliardi... ». L'onorevole Monticelli, relatore alla Camera dei deputati, nella sua relazione, precisa, in uno specchio, la somma dei lavori da eseguire in 115 miliardi e 25 milioni, distribuiti in tre anni (213 miliardi e 115 milioni, sono per incrementi patrimoniali). Il senatore Panetti, relatore nostro del bilancio, si riferisce esplicitamente, nella sua relazione, a quanto ha detto l'onorevole Monticelli e non ripete le cifre. Il Ministro d'Aragona parla, nel suo discorso del giugno alla Camera, di un ammontare di danni valutabile oggi, in cifra tonda, ad 800 miliardi e di « spesa consunta, per lavori e forniture già ultimati e da sostenere per quelli in corso e che verranno a maturarsi entro il 30 giugno 1951, pari a 433 miliardi e 361 milioni ». Ne deduco: differenza da eseguire oggi superiore a 366 miliardi. Altra cosa sono le somme stanziata che il Ministro precisa, mi pare, in 358 miliardi e 63 milioni.

Confesso che in queste cifre incomincio a confondermi. Immagino che si confonderanno anche coloro che le sentono per la prima volta. Credevo di avere una certa dimestichezza con esse ed invece mi... perdo. Senza dubbio è colpa mia, forse sarà anche il caldo (questi benedetti bilanci in luglio non sono una cosa leggera). Malgrado tutto, arrivo a questo, comprendo che fra una enunciazione e l'altra hanno giocato dei mesi (non a ritroso però), e forse non abbiamo — o almeno non ho — distinto i diversi significati e riferimenti delle parole « impegni » e « stanziamenti » (è evidente che sono due significati diversi) e che le cifre vanno riferite al valore che avevano all'epoca in cui sono state enunciate.

Ma io vorrei rivolgere a lei, onorevole D'Aragona, una preghiera, che del resto penso sarà la preghiera di tutti, perchè su questo argomento non vi può essere una differenziazione ideologica. La preghiera è questa: ci dica — e lo potrà fare quando parlerà in risposta ai nostri interventi — come stanno le cose, senza alte elucubrazioni tecniche. Le tralasci queste.

Ci dica come stanno le cose, precisando, senza aggettivi, tre numeri: miliardi complessivi

di danni al valore attuale; miliardi di lavori ancora da eseguire (al valore attuale, si intende) per il completamento; miliardi di stanziamento, dico stanziamento (sempre al valore attuale), ancora da fare per la copertura totale.

Così ciascuno di noi saprà su che terreno cammina e saprà ricavare le illazioni per i ragionamenti che riterrà di dover fare.

Bastano tre numeri, ho detto.

Ma intanto è certa una cosa, indipendentemente da questa precisazione che io chiedo e che ci servirà poi (e qui, anche se il caldo opprime, riacquisto la mia completa lucidità), che il lavoro da fare è ancora imponente e che occorre dare ad esso un impulso crescente per arrivare il più presto possibile al suo compimento, perchè la rete ferroviaria, lo sappiamo tutti, costituisce effettivamente l'ossatura della ricostruzione, il cuore per tutte le attività industriali, commerciali, agricole e culturali del Paese.

Il Governo invece anzichè aumentare diminuisce sempre la cifra a disposizione di questi lavori. Dirò anzi, e lo potrà confermare il Ministro, che questa cifra di 38 miliardi molto probabilmente è già assorbita e permetterà di fare forse niente o comunque poco. Intanto le industrie licenziano e aumenta la disoccupazione.

Casi per ferrovieri (numero 91). Vi fu allora un'anticipazione di 9 miliardi da distribuirsi in quattro anni, e cioè, due miliardi e 250 milioni per anno. Poi... più nulla. La voce figura oggi nel bilancio « per memoria ».

I ferrovieri sono a posto? Ve lo dirà il collega Massini. La domanda può sembrare veramente un'ironia perchè siamo arrivati a questo, che i ferrovieri dopo 40 anni di lavoro nella azienda, passano in quiescenza e, passando in quiescenza, devono lasciare l'appartamento a chi subentra nel loro lavoro. L'eco di qualche esempio pietoso l'abbiamo avuto anche recentemente in questa Aula. Vi fu una interrogazione, mi pare dell'onorevole Berlinguer, alla quale ha risposto con molta umanità il Sottosegretario Battista, assicurando una particolare benevolenza da parte dell'Amministrazione. Ma queste sono promesse di buon cuore e non strutture effettive e concrete, alle quali ha pensato, pensa e penserà l'Amministrazione. Al ferroviere occorre la casa come strumento

del suo lavoro. E la casa al ferroviere bisogna darla il più presto possibile, se si vuole effettivamente che egli compia in tranquillità, come è necessario, il suo lavoro delicatissimo.

Per quanto riguarda le officine e scorte rilevo che avevamo, nel bilancio dell'anno scorso quasi 52 miliardi stanziati, nel bilancio di quest'anno invece solo 44 miliardi e 400 milioni. Vale a dire si registra una notevole diminuzione. Evidentemente si tratta di diminuzione di commesse, almeno io penso così, alle officine private. Ma allora viene spontanea una domanda: abbiamo un passaggio alle officine dell'Amministrazione? Dalle notizie che ho, non risulta. Quindi abbiamo una diminuzione di lavoro e anche in questo campo un aumento della disoccupazione. Tale argomento è stato già sfiorato recentemente dal senatore Roveda nella discussione del bilancio del Ministero dell'industria. Egli aveva ragione quando diceva che lo Stato, e quindi le sue aziende, deve essere il primo a muoversi, dando il buon esempio, in questo campo doloroso. Fare diversamente è errore sempre; ma talvolta, come, a mio avviso, in questo caso, è colpa. Bisogna fare. In questo settore poi la situazione è di una evidenza cristallina. Vorrei rivolgere una domanda: siamo a posto con gli impianti e col parco rotabile? Purtroppo no, anzi siamo lontani, forse molto lontani dall'essere a posto.

Nel suo discorso, onorevole D'Aragona, del 7 giugno alla Camera dei deputati, ella ha parlato (ripeto le sue parole) della « grave situazione del materiale rotabile e particolarmente delle carrozze, dei bagagliai, dei postali e dei mezzi leggeri (automotrici) ». Inoltre ella ha precisato: « Se non si provvede sollecitamente al ripristino dei rotabili danneggiati si addiverrà inevitabilmente a un progressivo e celere declassamento e a una conseguente riduzione sensibile dei servizi ». Per carità, Dio ci salvi da questa jattura! Lo dico con lei, non lo direi con l'amico Corbellini. Più avanti ella è ancora più preciso. Se non si provvede alla ricostruzione dei rotabili che giacciono numerosi nei piazzali e lungo le linee, andrà perduto, dice, « un ingente patrimonio dello Stato, con la certezza di dover sostenere ben più grave onere il giorno in cui le circostanze imponessero di dover dar corso alla loro riparazione e ricostruzione ».

Come vede, onorevole D'Aragona, noi della opposizione, per lo meno io, leggiamo con molta attenzione i suoi discorsi, come del resto i discorsi di tutti i Ministri.

Come concilia queste sue parole, giuste, giustissime e che io sottoscrivo in pieno, con l'impostazione del bilancio? Mi compiaccio di aver toccato un chiodo sensibile, ma occorre qui non soltanto dire ed affermare, ma anche fare. Sarà quello che vedremo.

E passiamo ad argomenti più ampi, sui quali desidererei mi seguisse con una certa attenzione l'onorevole Ministro.

Trasporti in concessione.

È un argomento scottante ed attuale oggi più che mai.

Come figurano questi trasporti in concessione nel bilancio presentato? Figurano in questo modo: per sovvenzioni convenzionali di costruzione e di esercizio, 2 miliardi e 706 milioni; per adeguamento delle sovvenzioni (proposta di legge in corso) un miliardo e 495 milioni; per sussidi straordinari di esercizio a saldo *deficit* (così detti sussidi di integrazione), 3 miliardi e 500 milioni; per riattivazione (vale a dire rimessa in sesto in seguito ai danni di guerra), 5 miliardi. Totale 12 miliardi e 701 milioni. Trascuro le nuove costruzioni in corso o deliberate.

Dodici miliardi 701 milioni su un bilancio complessivo di 20 miliardi e 348 milioni. L'anno scorso avevamo 9 miliardi e 785 milioni. Abbiamo quindi un aumento di circa 3 miliardi sul bilancio dell'anno scorso.

Ho due domande da fare. La prima è questa: per adeguamento delle sovvenzioni di esercizio (legge in esame che discuteremo quando verrà sia davanti alla Commissione, sia davanti all'Assemblea) sono previsti 1.495 milioni. Questa legge dovrebbe determinare una diminuzione degli interventi straordinari. È questa anzi la ragione della legge. Invece, come mai abbiamo che la somma delle sovvenzioni straordinarie si mantiene come prima a 3.500 milioni?

Seconda domanda: la legge approvata recentemente dalla nostra 7^a Commissione per la sistemazione dei servizi lacuali e coordinamento di essi con la struttura di raggruppamenti con i servizi automobilistici periferici, partiva (mi pare, onorevole Batista, che questa fos-

se, se non la relazione scritta, la relazione orale che accompagnava quella legge) dal presupposto che l'onere dello Stato dovesse diminuire, o per lo meno non dovesse aumentare pur migliorandosi il servizio. Come mai, in dipendenza proprio di questa legge (come è riportato in nota al bilancio) abbiamo un maggiore onere di 67 milioni? Ci si chiede una spesa, si dice che questa è per diminuire un altro onere che figura in bilancio e invece nel bilancio l'onere è aumentato.

Ma io non mi preoccupo delle cifre.

Invece: come vanno questi servizi dei trasporti in concessione? Credo che tutti i colleghi qui ne possono parlare. Ne hanno parlato l'anno scorso e non una voce abbiamo udito che fosse qui a dire che almeno uno dei trasporti in concessione andasse bene; dalla Sardegna, i cui trasporti si sa in quali condizioni si trovano, alla Sicilia, alla Calabria, all'Italia meridionale in genere, all'Italia settentrionale. Dovrei qui ripetere quello che ho detto allora. I colleghi hanno portato tutti dei lamenti, io invece l'anno scorso ho portato una illustrazione, una parziale illustrazione, delle condizioni fatte con queste ditte concessionarie. Credo che quest'anno non vi sia alcun mutamento. Conosco le difficoltà e per questo ho dichiarato sempre, anche allora, e lo dichiaro anche oggi, che i provvedimenti, per quanto onerosi, non risolveranno mai questo problema che è angoscioso soprattutto per coloro che si debbono servire di questi servizi. Che cosa hanno detto i due relatori, l'onorevole Monticelli alla Camera e il senatore Panetti qui in Senato? Hanno esposto dei numeri di consistenza, di danni, di traffico, di necessità, ma nulla hanno detto di nuovo. Nessuna considerazione hanno fatto sull'opportunità o meno di mantenere queste strutture. Vuol dire allora che i due relatori, che rappresentano la maggioranza delle Commissioni, intendono che si debba ancora, nei confronti di questi servizi, camminare sulla vecchia strada.

Che cosa ha detto il Ministro D'Aragona alla Camera nel giugno? Ha detto come i due relatori, ma più brevemente: nè una parola più chiara, nè una parola di più. Ed il Ministro si è allacciato, per i suoi riferimenti, alla legge cui ho fatto cenno, che viene adesso all'esame della nostra Commissione. Eppure l'argomento

dei trasporti in concessione costituisce uno dei cardini fondamentali della politica, non della tecnica, della politica dei trasporti, ed è questo, proprio questo, il terreno sul quale deve muoversi il Ministro e non sul dettaglio delle cifre, siano esse più o meno alte.

Do come ripetute tutte le argomentazioni e le conclusioni che ho esposto nell'intervento dell'anno scorso, con tutti i richiami e con tutte le precisazioni. Bisogna arrivare all'abolizione delle concessioni. Bisogna finirla con lo Stato sempre ed esclusivamente sovvenzionatore di attività in mano di aziende private. E bisogna cessare con la bugia che il privato sa amministrare meglio dello Stato. È una bugia che deve finire. Il privato sa fare i propri interessi e nulla altro che i propri interessi. E a nulla servono i progetti palliativi: ne abbiamo già avuti parecchi. Non vale, onorevole Ministro, cambiare un motore o sostituire un filo alla rotaia. Non è questo che risolve il problema. Occorre modificare la struttura. Bisogna che troviamo effettivamente nella radice il mutamento di questa situazione dolorosa nella quale noi versiamo con i nostri trasporti. Inutilmente, rimanendo così le cose, noi ci affanniamo intorno ad un problema che non può avere soluzione se non si corre effettivamente alla soluzione fondamentale.

È ovvio che noi non pretendiamo il trapasso in un colpo, immediato, ma progressivo, trapasso favorito dalle convenzioni stesse (l'ho già detto l'anno scorso in modo dettagliato) e dalle condizioni del traffico e del mercato.

Io non ho l'impressione che il disegno di legge che riguarda il potenziamento e l'adeguamento dei servizi, che è davanti alla nostra Commissione ed al quale ella si è allacciato (del resto mi pare che non sia un progetto di legge partito dalla sua gestione, ma un progetto di legge del Ministero precedente) non ho l'impressione, dico, che esso faciliti o prepari il terreno al trapasso. Ma noi, di questo, ne discuteremo a suo tempo qui in Senato.

Il trapasso faciliterà il coordinamento tra la rotaia e la strada, perchè allora non si avranno più degli interessi particolari da difendere o da sostenere ma soltanto degli interessi collettivi e che non avranno spinte più o meno giustificate o più o meno legittime. Ed allora non avremo più concorrenze, ma considerazio-

ni soltanto sul modo di risolvere il problema derivante dall'antagonismo tra la strada e la rotaia, considerazioni o di reale e concreta convenienza o di necessità sociale. Ma basta. Nessun'altra considerazione. Ed allora si arriverà ai tagli dei rami secchi senza nessuna preoccupazione e nessun rammarico da parte di alcuno e rispettando tutti i veri diritti acquisiti in questo campo dal lavoro.

Desidero ora fare un cenno sulle municipalizzate. La situazione delle aziende municipalizzate dei trasporti è stata da me trattata lo anno scorso. Quest'anno è stata svolta con una certa ampiezza e con profonda conoscenza alla Camera dall'onorevole Giavi e poi dal Ministro nel suo discorso di risposta. Dell'onorevole Giavi ho potuto vedere soltanto il resoconto sommario, mentre del discorso del Ministro ho avuto il resoconto stenografico attraverso lo stampato che il Ministero ha avuto la cortesia di inviarmi. Io ho l'impressione, onorevole D'Aragona — e non è un'impressione maligna in mia, ma soltanto una constatazione circa la consistenza della sua risposta — che ella abbia, nel suo discorso, letto un resoconto della Direzione della motorizzazione, che sappiamo tutti che non ha molta simpatia per le aziende municipalizzate. Mi rammarico anche che il senatore Panetti non abbia trattato questa parte come effettivamente meritava.

Per i trasporti urbani municipalizzati i danni di guerra, è una cifra questa non contestata, ammontano a circa diciotto miliardi. L'onorevole Panetti parla di una cifra superiore, venti miliardi, ma trattando genericamente di tutte le aziende urbane. A tutt'oggi si sono avute le seguenti assegnazioni: per l'azienda tramviaria di Milano 512 milioni, per l'A.T.A.N. di Napoli 657 milioni, per l'A.T.A.F. di Firenze 100 milioni, per l'A.T.M. di Torino 167 milioni, per l'A.T.A.C. di Roma 500 milioni, per la S.T.E.F.E.R. di Roma 115 milioni (parliamo anche di aziende che, se non hanno una fisionomia che giuridicamente possa definirle municipalizzate, sono però simili alle municipalizzate in quanto sono in mano, con il complesso delle azioni, ai Comuni) per la S.E.P.S.A. di Napoli 42 milioni, per la S.T.E.F.E.R. di Roma ancora 80 milioni. Due miliardi e 173 milioni in totale. Cioè, sulla legge dei 10 miliardi, legge del periodo del Ministro Corbellini, che

discutemmo già nella Commissione, in periodo di Costituente, alle municipalizzate sono stati assegnati — badi, onorevole Ministro, non versati, che è un'altra cosa, perchè queste somme, dalle notizie che ho, risultano ferme, non passate ancora o almeno in buona parte agli Enti interessati — due miliardi e 173 milioni contro 18 miliardi di danni, mentre il settore privato ha 8 miliardi contro 20 miliardi di danni. E questa cifra è precisata dall'onorevole Panetti nella sua relazione.

Non mi pare questo un trattamento di favore.

Per quanto poi riguarda la legge numero 487 alla quale lei si riferisce nel suo discorso, onorevole D'Aragona, evidentemente ella, non dirò che abbia commesso un errore, ma deve aver preso un granchio considerando che la difficoltà di ottenere i mutui da parte delle Amministrazioni comunali determinata dalla impossibilità da parte dei Comuni stessi di dare delle garanzie sufficienti agli enti mutuanti. È evidente un granchio o per lo meno un apprezzamento sbagliato.

È chiaro a tutti, è noto a tutti, che i Comuni in Italia hanno chiesto finanziamenti per le loro aziende e in particolare per le aziende dei trasporti, dando garanzie di delega sulle sovraimposte, sulla sovraimposta di consumo o sulla sovraimposta fondiaria, che rappresentano senza dubbio la garanzia più alta, più, sicura per gli istituti mutuanti quali il Consorzio di credito per le opere pubbliche e la Cassa depositi e prestiti. Ma, nonostante i reclami delle amministrazioni comunali e delle aziende municipalizzate, nessuno ha potuto ottenere un soldo di mutuo e quindi la legge è rimasta completamente inefficace. Escludiamo il caso particolare di Roma. Qui a Roma ci sono delle ragioni, che non dirò politiche ma comunque di convenienza, che non hanno nulla a che fare con i rapporti di fiducia tra gli Enti che mutuanano e gli Enti che chiedono il mutuo.

Sta di fatto che la legge numero 487, alla quale ella, onorevole D'Aragona, si è riferito nel suo discorso alla Camera, ha una portata molto modesta e molto limitata. Essa infatti tratta del contributo modesto del tre per cento per quattro anni.

Sta di fatto, inoltre, che questa legge non ha portato nessun vantaggio, in quanto non ha

indicato quali devono essere gli istituti ai quali le aziende municipali possono rivolgersi per avere il mutuo. Non dico che questo sia stato fatto di proposito, ma è certo che, mancando questo punto, nessuna azienda municipalizzata è riuscita ad ottenere una lira di mutuo.

Inoltre è opportuno e doveroso che sottolinei, onorevole D'Aragona, che le aziende municipalizzate non hanno chiesto, non chiedono e non chiederanno al Ministero dei trasporti, come del resto a tutti gli altri Ministeri, nessun trattamento di favore, al quale per altro avrebbero diritto, secondo una concezione democratica. Queste aziende, domandano solo di essere messe in una posizione di parità con tutte le aziende private. Il che, fino ad oggi, non è stato fatto.

E veniamo ad un altro argomento, che ha già preoccupato ed interessato altri colleghi che sono intervenuti ieri sera: il bilancio delle ferrovie.

È questo l'argomento che interessa forse maggiormente, in quanto da molti — ed una ragione vi è — si vede il Ministero dei trasporti solo attraverso le rotaie e le stazioni della azienda ferroviaria.

Per il bilancio delle ferrovie abbiamo un disavanzo previsto di 16 miliardi, 456 milioni e 400 mila lire. Su questa cifra possiamo ragionare? Evidentemente no. Lo dicono il relatore della Camera dei deputati, onorevole Monticelli, il relatore del Senato, onorevole professore Panetti, e lo dice anche il Ministro nel suo discorso.

Vediamo i precedenti.

Anno 1948-49. Nel documento portato alla discussione era previsto un disavanzo di 18 miliardi e 550 milioni. Il disavanzo reale ha raggiunto poi la cifra di 64 miliardi (cioè da 18 miliardi siamo passati a 64).

Anno 1949-50: disavanzo previsto, 27 miliardi 353 milioni. L'onorevole Corbellini, nel suo discorso in Senato del luglio dell'anno scorso (discorso in verità ascoltato con molta attenzione da tutti, ricco di cifre e di dati tecnici e corroborato da prospetti e da diagrammi molto illustrativi) diceva: « Ho ragione di ritenere che anche nel prossimo bilancio 1949-50 (allora si discuteva il bilancio di previsione dell'anno trascorso) saremo in grado di mante-

nere la previsione fatta, vale a dire la previsione dei 27 miliardi».

Invece, che cosa abbiamo? Abbiamo che nei primi sei mesi dell'esercizio, vale a dire 1° luglio-31 dicembre, elementi statistici ufficiali, che ci sono forniti dal Bollettino statistico mensile delle Ferrovie dello Stato, ci danno modo di ricavare un *deficit* di trenta miliardi. Ho ricavato questo *deficit* attraverso lo studio di questo bollettino. Dunque, 30 miliardi in sei mesi, sessanta miliardi in un anno. La qualcosa del resto è confermata dal discorso che l'onorevole Ministro ha tenuto in giugno alla Camera dei deputati.

Nel giornale «24 ore», che è un giornale rispettabile, al quale almeno io mi riporto spesso perchè in esso trovo degli articoli illustrativi di un certo rilievo e sempre, a parte le considerazioni, per quello che riguarda i numeri, abbastanza esatto, trovo un ragionamento che è molto semplice ma anche molto logico e che porta alla stessa conclusione. Ho l'impressione che quell'articolo sia stato fatto da uno molto competente, un tecnico della materia. Il ragionamento è questo: il *deficit* previsto — quello dei 27 miliardi — è basato su un previsto introito mensile medio di circa 15 miliardi. Ora, dato che i primi sei mesi danno un introito medio che non supera i 12 miliardi e mezzo — ne erano previsti 15, vale a dire abbiamo due miliardi e mezzo di meno ogni mese — ne consegue che alla previsione dei 27 miliardi bisogna aggiungere due e mezzo per dodici, vale a dire trenta, e fare 27 più 30, uguale 57 miliardi di *deficit*. E certamente il consuntivo non si allontanerà da queste due cifre: 57 o 60. Io penso, onorevole D'Aragona, che il consuntivo supererà i 60 miliardi.

E allora per l'esercizio in esame 1950-51 — dati questi precedenti che legano ed hanno delle influenze alle quali non è possibile sottrarsi — dato l'aumento delle spese già portate in parte in questo bilancio (manutenzione, rinnovamento ed anche qualcosa che riguarda il personale), data la contrazione del traffico — e ne parleremo dopo perchè l'argomento è importante — è facile prevedere che il *deficit* non sarà quello segnato nel bilancio, ossia 16 miliardi e mezzo, ma si alzerà notevolmente, in analogia ai bilanci dei due anni precedenti, e forse anche più. Questo, del resto, è confer-

mato, mi pare, anche dall'onorevole Panetti, il quale richiama in modo esplicito e preciso alcune note di variazione che già sono agli atti attraverso il documento solito del Ministero del tesoro.

Allora noi abbiamo davanti, per il nostro esame, onorevole Ministro, il problema nella sua dura realtà e nella sua ampiezza reale, e su quello possiamo effettivamente dire qualcosa. In altri termini, abbandoniamo il bilancio quale ci è presentato col suo disavanzo ed aumentiamo per avvicinarci a quello che realmente sarà il bilancio consuntivo.

Allora, come arrivare al risanamento? È la domanda che già ci siamo posti l'anno scorso e che qui già si sono posta altri colleghi.

Rimane il binomio: contenere la spesa e aumentare l'entrata.

È del resto il binomio solito di tutte le aziende e di tutti i bilanci.

Do per ripetute tutte le argomentazioni che ho portato l'anno scorso, argomentazioni, mi pare, abbastanza chiare e precise, e lo faccio — mi perdonino i colleghi — con compiacimento, come dicevo prima, per una parte e con rammarico per l'altra. Infatti, in questo bilancio, attraverso le relazioni, attraverso il discorso del Ministro, attraverso gli interventi che ho ascoltato ieri, non si parla più da nessuno di personale esuberante e di economia sul personale. Ecco il compiacimento. Questo era un ritornello senza senso. Dico senza senso e l'ho dimostrato allora con cifre molto chiare ed evidenti che valgono ancora oggi in pieno, anzi valgono ancora di più, perchè qualche ritocco potrei portare ad esse a sostegno della mia tesi, che è ormai la tesi accettata, si può dire, da tutti. Era un ritornello cattivo, anche se ingenuo da parte di tutti o almeno di molti. E finalmente questo ritornello è stato abbandonato, come doveva essere. Io ne sono lietissimo, per doveroso riconoscimento della verità nei confronti dei ferrovieri, classe realmente benemerita del Paese.

Del resto non so quale sia il numero dei ferrovieri. Si arriverà a conoscerlo in modo esatto attraverso i dati degli uffici che sono caotici, con delle pagine di classifiche e di qualifiche? È un caos dal quale è difficile uscire. Soltanto chi è stato un po' addentro a questo esercizio può ricavare qualcosa. Comunque, non

siamo mai, per quanto riguarda i ferrovieri, ad una cifra che risponde alla credenza diffusa ad arte nel Paese, siamo anzi al di sotto di quello che normalmente si afferma da chi si interessa di questi problemi. Aggiungerò anzi, come avvertimento, e credo che almeno qui avrò concordi alcuni anche dell'altro settore, in particolare l'amico Tommasini che trattò questa parte del bilancio l'anno scorso, che la pretesa esuberanza del personale potrebbe tramutarsi presto in una carenza per impoverimento soprattutto nella parte dirigente e nel settore degli operai specializzati. Dirò anche un'altra cosa, che non si vorrà considerare come definitiva la situazione attuale del personale e come buona e pensare che non si debba muovere. Dovrà migliorare invece e presto, onorevole D'Aragona, se si vuole legittimamente pretendere un sempre più valido contributo al miglioramento del servizio da parte del personale. E si tace (e qui è il mio rammarico) la facoltà taumaturgica delle tariffe. Non si è parlato di tariffe, non se ne parla nemmeno di sfuggita nella relazione. L'anno scorso era l'argomento di tutti e il ragionamento era molto semplice e direi quasi affascinante nella sua semplicità. I ragionamenti semplici sono sempre i più affascinanti appunto perchè sono semplici. Vogliamo aumentare gli introiti? si diceva. Aumentiamo i prezzi. È una semplice moltiplicazione e si avrà vantaggio per il bilancio e forse il pareggio. E questo si diceva come se si trattasse di un giuoco di numeri e non di un movimento di interessi e di possibilità che agiscono al di là e al di fuori degli uomini e delle cose che viaggiano. E così siamo arrivati, onorevole Corbellini, al disgraziato disegno di legge che dà facoltà al Ministro dei trasporti (tenga presente questo, onorevole D'Aragona) di variare le tariffe in diminuzione o in aumento senza l'intervento delle Camere. È vero che era di concerto con altri Ministri, comunque però con l'assenza dei rappresentanti del popolo attraverso un voto delle Camere. Disegno di legge al quale noi ci siamo opposti decisamente ma che è passato... e che ha portato il suo frutto negativo. Ma allora eravamo in un periodo, come dire? di euforia pareggista, del pareggio, e questo disegno di legge è passato. Speriamo che non venga invocato da lei, onorevole D'Aragona. Anzi speriamo che venga, in qualche modo, abrogato.

E così seguirono due aumenti, uno il 10 febbraio 1949, l'altro il 26 giugno 1949. E come conseguenza si ebbe una contrazione in tutto il traffico, contrazione ormai che nessuno disconosce perchè è un dato preciso e una statistica molto semplice. Nel suo discorso al Senato del luglio 1949 l'onorevole Corbellini diceva: « Il primo adeguamento effettuato il 10 febbraio 1949 — il discorso è dell'8 luglio — non ha portato alcuna contrazione di traffico (non so dove potesse riferirsi) che invece è sempre aumentato e seguita ad aumentare, anche dopo l'aumento delle tariffe del 26 giugno ».

In realtà noi abbiamo che nel primo periodo l'influenza è modesta. Del resto è sempre stato così. Invece, nel secondo periodo, abbiamo una influenza decisiva. Infatti, che cosa abbiamo? È bene che gli onorevoli senatori conoscano questi elementi. Abbiamo, nel primo semestre dell'esercizio 1949-50, cioè nel periodo che va dal primo luglio al 30 dicembre 1949, per i viaggiatori una diminuzione, rispetto al 1948, superiore al miliardo e mezzo di viaggiatori-chilometro; per le merci, una diminuzione, sempre rispetto al 1948, di oltre un milione e 700 mila tonnellate.

Da uno specchio che mi ha fornito l'onorevole Corbellini in questi giorni, e quindi di provenienza dal Ministero, provenienza sicura, ricavato, per il periodo luglio 1949-aprile 1950, vale a dire 10 mesi, una diminuzione in confronto dello stesso periodo luglio 1948-aprile 1949, per i viaggiatori-chilometro, del 10 per cento; per le tonnellate-chilometro, del 2,8 per cento, malgrado l'Anno Santo. Nel mio intervento, nel luglio dell'anno scorso, dicevo che mi erano pervenute delle notizie per cui negli ultimi mesi precedenti al luglio si avevano alcune migliaia di carri merci che sostavano inutilmente nelle stazioni o lungo le vie. L'onorevole Corbellini mi rispose allora affermando la necessità di avere un certo numero di carri (anzi mi pare abbia precisato la percentuale) a disposizione onde poterne rapidamente convogliare dove improvvisamente si veniva a determinare una carenza. Questa disponibilità, da ulteriori notizie che ho avuto, mi risulta così: giugno del 1949, oltre 10 mila carri, luglio del 1949, oltre 18 mila carri; agosto del 1949, quasi 30 mila carri; settembre del 1949, oltre 26 mila carri. Sono notizie che io, onorevole Ministro, ho avuto e che lei potrà confermare o

meno. Mi pare che questa sia una disponibilità un po' eccessiva, un po' esagerata, soprattutto se noi riflettiamo ad una cosa, che non era e forse non è ancora oggi completato il parco dei carri merci. Non credo che lo sia, almeno non ho trovato queste notizie in nessun punto. E allora? Allora ricaviamo una conclusione, onorevole D'Aragona. Allora basta col personale — e qui forse sono d'accordo tutti ed anche il senatore Corbellini — basta con le tariffe. Invece bisogna attuare un'economia di spesa, dove è possibile e un aumento di traffico, ottenuto però attraverso il miglioramento del servizio e una più valida e razionale organizzazione del servizio stesso. Bisogna in altri termini richiamare alla rotaia il traffico proprio della rotaia.

Suggerimenti? È inutile darli, perchè sono a tutti noti, da quelli più propriamente tecnici: elettrificazione, trasformazione della corrente alternata in corrente continua (il professor Focaccia, che è un competente che illustra la nostra scienza e la nostra tecnica — la tecnica è una scienza applicata — credo che possa darmi atto della convenienza di questa trasformazione in quanto egli è autore, credo, di una esemplificazione del beneficio notevole raggiungibile con essa), aumento del carico medio, aumento della velocità commerciale (argomento questo la cui possibilità è stata dimostrata con sapienza e profondità dall'onorevole Corbellini che è maestro in materia), riduzione del ciclo dei carri, sia merci che viaggiatori, a quelli economici e commerciali, come le riduzioni speciali, le facilitazioni particolari, i treni popolari, le concessioni varie, il collocamento della terza classe in tutti i treni, compresi i rapidi, e l'aumento delle vetture di tale classe. A questo proposito io vorrei che mi si dicesse qual'è la percentuale, sul complesso dei viaggiatori, di quelli che viaggiano in terza classe e quali sono gli introiti da essi forniti. È questo un terreno di indagine interessante e molto istruttivo, che potrà servire a determinare un orientamento dal punto di vista commerciale del traffico.

E giacchè siamo su questo argomento, io desidererei sapere che cosa si intende fare, agli effetti almeno della veridicità dei bilanci, sulla questione dei trasporti gratuiti fatti in conto altri. L'anno scorso sono stati fissati in 25 mi-

liardi dall'onorevole Corbellini e quest'anno l'onorevole D'Aragona li ha di nuovo fissati alla Camera in detta cifra. Per parte mia preciso questo: intendo dire agli effetti della veridicità dei bilanci e senza giurare sulle cifre, perchè non le conosco e mi sembrano forse un po' esagerate.

Questo ho detto anche l'anno scorso, ma vedo che quest'anno le cifre sono ribadite anche da lei. Comunque l'onere è senza dubbio molto rilevante agli effetti del bilancio e quindi del giudizio che si deve dare di questa attività.

Insomma, bisogna, come dicevo, chiamare nuovo traffico e riconquistare alle ferrovie il traffico che esse hanno perduto. In conclusione questo è il punto che ha sempre differenziato l'indirizzo mio dall'indirizzo dell'onorevole Corbellini. Non so come sia giudicato da lei, onorevole Ministro — lo vedremo — tendere al pareggio. Ma se non si arriva? Non vedo l'onorevole Paratore e questo mi fa piacere perchè gli procurerei un dolore. Se non si arriva, le dirò, onorevole Ministro, che metteremo l'animo in pace ugualmente. Basta del resto pensare alla funzione dei mezzi di trasporto ed in particolare della rete ferroviaria di Stato. È inutile, penso, cercare degli argomenti su questo. Tutto consiste nel porsi in partenza sul piano giusto. I numeri, poi, che saltano fuori, hanno un'importanza relativa, modesta. Il piano giusto è questo: le funzioni delle ferrovie sono altamente sociali — anche gli altri lo hanno detto, non vi è dubbio, siamo tutti d'accordo — e devono avere un solo obiettivo: muovere, muovere la gente e le cose nel Paese. Gli utili non entrano soltanto attraverso gli sportelli delle stazioni, entrano anche attraverso canali che passano per altre strade e che portano tutti del benessere alla Nazione.

Punto fermo e preciso è questo (qui, onorevole Corbellini, richiamo la sua attenzione): i prodotti del traffico devono aumentare non in funzione del prezzo, ma in funzione della quantità di viaggiatori e di merci che girano per il Paese. Questa è l'impostazione politica che riguarda le Ferrovie dello Stato.

Veniamo al coordinamento rotaia-strada. Il Ministro, alla Camera, il 7 giugno, ha posto questo problema all'inizio del suo discorso e

ne hanno parlato con una certa diffusione anche i due relatori. Vuol dire che da tutti se ne riconosce l'importanza. D'altra parte nel Paese si sviluppa sempre più una vasta letteratura e si fanno frequenti convegni. Tutti questi vanno bene, anzi benissimo. A proposito di convegni, onorevole D'Aragona, mi permetta di consigliarle una cosa, che del resto ho già consigliato l'anno scorso all'onorevole Corbellini: partecipi a questi convegni, perchè ciò fa bene; partecipi a tutti questi convegni e faccia partecipare ad essi funzionari del Ministero, ma faccia partecipare, se non può personalmente, il Ministero attraverso i suoi funzionari anche ai convegni degli addetti ai vari servizi: funzionari, agenti ed operai. Ne provochi anzi, di questi convegni, perchè è bene affacciarsi anche alle finestre che guardano sulla strada e non soltanto alle finestre che guardano nei cortili. Questa è una norma che è opportuno tener presente sempre in tutti i settori della vita, ma in modo particolare nel settore dei Ministeri.

Ho parlato di letteratura e di convegni. Nell'una e negli altri si oppongono sempre le idee più contrastanti, e non sempre assiste la serenità. Ciò non intenzionalmente, è ovvio, ma per naturale tendenza e istintivo preconcepto. È una lotta spietata, legittima, non ne dubito, ma implacabile.

Ho letto i resoconti di questi convegni con una certa attenzione. Si tratta, come ho detto, di una lotta implacabile, e senza che l'opinione pubblica se ne renda conto. Io credo che l'opinione pubblica non conosca questi convegni, eppure dovrebbe conoscerli. Vi è in essi (cito l'ultimo) chi pone solo il problema del costo, e a suo modo, naturalmente; c'è chi pone il problema comodità e velocità per i singoli; vi è chi pone il problema aprioristico della libertà di concorrenza; vi è infine chi arriva addirittura a proporre la soppressione totale delle ferrovie. Vi è un lungo intervento nel quale fra l'altro si afferma (cito testualmente dal resoconto perchè è bene che i colleghi conoscano queste cose): « Il personale della piccola impresa non sciopera ed assicura il servizio in pace, in guerra ed in ogni contingenza. Quando avrete creato tutte grandi imprese, avrete creato, sotto il riflesso di rapporti di lavoro, una categoria di dipendenti con ten-

denza scioperaiola, come quella dei ferrotranvieri... ». Non so se i ferrotranvieri conoscono questo rapporto tenuto nell'ultimo convegno. Queste tesi sono suffragate da dati sugli scioperi, con calcoli statistici, con diagrammi e con esposizioni numeriche addirittura chilometriche. Questi dati statistici non tengono però mai conto — non ve ne è uno — degli sviluppi derivati, o paralleli o successivi, del traffico e quindi della funzione del traffico stesso, e peccano sempre per la mancanza di qualche fattore. Vi è sempre in questi convegni, in queste discussioni, un assente, che è il pubblico, l'utente dei servizi. Come se il pubblico non rappresentasse nulla, mentre è quello che deve servirsi di questi mezzi di trasporto. Pubblico che continua sempre a pagare (salta fuori il famoso e vecchio asino paziente e bastonato) sussidi per sovvenzioni, sussidi per integrazioni, manutenzione strade, e tante altre imposte dirette e indirette.

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

FERRARI. E da chi deve essere difeso, questo utente? Dallo Stato, evidentemente. Il Governo ritiene — ed ecco un altro punto fondamentale, onorevole D'Aragona, che costituisce una delle colonne della politica dei trasporti molto più importante, ripeto, di qualche dettaglio numerico anche se porta l'unità miliardo — di lasciar fare agli altri e si affida all'assetto spontaneo? Lasciar fare che cosa vuol dire? Vuol dire, in questo terreno, concorrenza sulla base di un solo fattore: utile o, se volete, minore perdita dell'impresa — molto spesso è utile, anche se vi sono i *deficit* — non sulla base del fattore utile o conforto maggiore per il pubblico. Non è questo mai, è sempre il primo.

La lotta spietata tra le parti contrastanti che cosa significa? Che prevale sempre l'interesse privato, e questo crea in partenza una tesi da sostenere. E tutti coloro che vanno ai convegni, vanno per sostenere quella tesi. Un giudizio si determina quindi in partenza, non a conclusione delle discussioni.

E allora soltanto un organo collettivo può dare realmente la garanzia di una soluzione nell'interesse vero del pubblico e della collet-

tività. E questo organo deve coordinare. Non bisogna più macinare a vuoto, onorevole D'Aragona (l'anno scorso l'ho detto ed abbastanza estesamente con dimostrazione di numeri), anche per non creare illusioni e non dar vita ad industrie fittizie, in pericolo domani (speriamo che non sia vicino questo domani) di fronte alla realtà economica e sociale, e far morire invece industrie che è necessario che restino in piedi e siano floride.

E il problema non è di fissare *a priori* una preferenza. Il problema è di avvertire il contrasto, di pesarlo, di giudicarlo e coordinarlo con sapienza, evitando turbamenti presenti ma anche, e soprattutto, turbamenti futuri (può darsi che non sia lontano questo futuro), pur tagliando e sostituendo, dove è necessario, impedendo falsi sviluppi economici e sociali, avendo sempre presenti, onorevole D'Aragona, la necessità di vita e i diritti (questo non bisogna mai dimenticare) dei settori impegnati in quella attività della Nazione.

Per noi nessuna presa di posizione preconcetta, ma pensiamo che il coordinamento, con le conseguenti delimitazioni, non possa assolutamente avvenire spontaneamente, ma debba e possa avvenire soltanto con l'intervento dello Stato, che sarebbe molto facilitato dalla nazionalizzazione estesa il più possibile a tutti i mezzi di trasporto. E di questo coordinamento ne abbiamo già degli esempi. Il contrasto binario-strada dovrà diventare e diventerà un binomio espressione di collaborazione e di integrazione, e cioè non sarà più contrasto. E si tenga presente che il pubblico, nella sua istintiva saggezza, chiede l'automobile, ma pretende che si conservi la ferrovia, che si conservino le rotaie. E questo ha un profondo significato.

D'altra parte è saturo il complesso dei canali di traffico in Italia? No assolutamente. L'ho già detto l'anno scorso che non abbiamo crisi di traffico, abbiamo crisi di struttura e di aziende. Abbiamo un numero troppo alto di autoveicoli? Neanche. Tutta la letteratura sostiene che siamo ancora troppo in basso in questo campo. Leggete gli ultimi articoli dei nostri competenti. Ne citerò uno: il professor ingegnere Vezzani, che recentemente ha fatto una sintesi della situazione italiana in questo campo. Le sue conclusioni mi sembrano molto evidenti e molto logiche. Io potrei portar qui

gli errori che si sono commessi. Ma comun-cristallina. E in questo campo le statistiche, onorevole D'Aragona, credo che possano valere, perchè non sono dubbiose negli elementi che raccolgono. Esse dimostrano che l'industria automobilistica può svilupparsi ancora molto in Italia ed incrementare attività e ricchezze dovunque. Ci rimane — tutti lo sappiamo — molto da fare in questo campo, specialmente nell'Italia meridionale e nelle Isole. Ma che cosa bisogna fare? Bisogna costruire le strade. Prima ci vuole questa rete: strade nuove e migliorare le strade esistenti.

Pochi mesi fa è stato tenuto un convegno a Sorrento, non mi ricordo se andò il Ministro o il Sottosegretario, mi pare l'uno e l'altro. Io ho letto i resoconti allora e dai resoconti ho rilevato questo: 93.244 chilometri di nuove linee di gran turismo, 55.520 chilometri di nuove linee stagionali. Gran turismo? Sta bene. Il nostro Paese ne è, per così dire, il campo naturale e dobbiamo usarlo questo nel nostro interesse. Ma non dobbiamo dimenticare una cosa e cioè i servizi locali, capillari. Abbiamo dei Comuni che mancano di allacciamento. Quanti Comuni? Ho visto una statistica recentemente che mi ha impressionato. E non dobbiamo dimenticare un'altra cosa, che dobbiamo mettere non in secondo ma in primo piano le linee stagionali soprattutto nei confronti del movimento di masse di non abitanti. Questo dobbiamo tener presente. E dobbiamo fare attenzione ancora a questo, che noi in Italia abbiamo una magnifica rete ferroviaria che è di proprietà collettiva, dello Stato.

Questo non dobbiamo mai dimenticare quando andiamo a questi convegni.

Insomma: qui tutti indistintamente avvertono (e lo vediamo nelle polemiche) un disagio, una perplessità; tutti sentono che manca qualche cosa, tutti desiderano che sorga qualche cosa. Certo, sono quelli che hanno degli interessi che parlano di più di questi problemi, i più loquaci, ma comunque tutti avvertono un'assenza, una carenza. Ed è per questo che noi dobbiamo effettivamente concludere ed arrivare a questo benedetto coordinamento.

Vi sono delle difficoltà? Io non ne vedo; non ne vedo chechè si dicano. Mi pare che abbiano esposto qualche difficoltà i relatori. Io non ho l'impressione di queste difficoltà. Forse

qualcuna ve ne sarà, con l'attuale struttura politica ed economica, e cioè con le aziende private. È evidente che vi sono degli interessi che bisogna toccare, e qualcuno bisogna toccarlo anche in modo energico. Qui giuocano, in questi settori, interessi notevoli, giuocano cupidigie, speculazioni, ansie, direi anzi smanìa di denaro. Invece con la nazionalizzazione, su cui noi abbiamo insistito ed insistiamo, si accelererebbe il trapasso e questo avverrebbe senza nessuna difficoltà, anzi sarebbe spontaneo. Ed allora noi arriveremmo a questo: alla ferrovia i suoi compiti, alla strada i suoi compiti, razionali, legittimi, automaticamente affluenti. Quando non vi saranno più delle spinte di interessi illegittimi ne conseguirà una industria sana, fiorente, sicura.

Comunque, pur non trovandoci oggi ancora in questa situazione, che noi auspichiamo, si faccia un passo, e cioè operiamo sulla materia che abbiamo a disposizione, le industrie private, e creiamo l'organo di coordinamento desiderato già da anni, ma che non è ancora arrivato alla conclusione, il Consiglio superiore, del quale ci siamo fatti sostenitori l'anno scorso. Abbiamo un disegno di legge, che credo sia arrivato al Senato...

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È alla Camera!

FERRARI. Ne ho sentito parlare, ma è un disegno di legge fermo: sono mesi che esiste questo disegno di legge. L'onorevole Corbellini ne ha parlato sei mesi fa, credo. Perché questo disegno di legge non si muove, non cammina? Bisogna muoverlo. Vi sono forse degli interessi intorno ad esso? È stato un parto difficile, duro, doloroso; doveva essere un parto semplice, naturale e sereno. Una volta partorito, questo disegno di legge, si è perduto nei meandri delle Commissioni. È forse annunciato, ma non è ancora arrivato. Speriamo che venga presto da noi. Ma, comunque, lo si muova e lo si porti alla discussione delle nostre Assemblee, perchè è un disegno di legge importante, e quando verrà dinanzi a noi, allora andremo in fondo a questo problema e analizzeremo tutti gli interessi che lo determinano, derivanti dalle varie attività del Paese. Naturalmente, se l'avessimo fatto prima, e qui dobbiamo rammaricarci tutti, Corbellini ed io, se l'avessimo fatto prima, forse non si sarebbero commessi

gli errori che si sono commessi. Ma comunque si è sempre in tempo, se non a rimediare a quegli errori, a non commetterne altri. Per parte mia, a conclusione, dirò che non auspico, come mi pare abbia fatto un deputato alla Camera, una riduzione dei compiti del Ministero dei trasporti, auspico invece maggiori polmoni e più ampi orizzonti per esso.

E finisco. Ho cercato di essere breve il più possibile, ma mi accorgo di aver abusato un po' della pazienza dei colleghi.

Non ho trattato nessuna delle questioni che interessano direttamente il personale, questioni importanti; anzi, talune, importantissime sotto tutti i profili; questioni che hanno un carattere sindacale per sé importante, quindi un carattere sociale, di dignità, e ancora e più forse in taluni casi, un carattere di preminente partecipazione allo sviluppo delle aziende e quindi della ricchezza nazionale. In questa materia occorre avere una posizione di competenza concreta e una posizione morale che io non ho in confronto di altri colleghi, ai quali cedo ... il campo.

Io però voglio precisare, a chiusura di questo mio intervento, dato che un cenno ne è stato fatto nella relazione, che per nulla, onorevole D'Aragona, è mutato il giudizio sulle gestioni complementari o autonome (Provvida, G.R.A., E.A.M.) da me espresso, discutendosi i bilanci 1948-49 e 1949-50.

Per la G.R.A. — vi è una ragione per cui parlo su questi due punti — ripeterò che non bisogna confondere, come si fa spesso, e da molti ancora, come ho avvertito in sede di 7^a Commissione, non bisogna confondere le funzioni logiche e naturali di sua pertinenza con gli impieghi che attualmente le si affidano.

Per l'E.A.M. non sono d'accordo con il professor Panetti, che mi pare perlomeno molto dubitoso.

Le funzioni dell'E.A.M. sono fissate dal decreto istitutivo del 1946 e non si limitano affatto alla distribuzione dei carburanti, dei lubrificanti e dei pneumatici, ma hanno ampiezza larghissima che interessa tutto il traffico stradale, onorevole Panetti. Sono compiti di statistica, sono compiti di rilevamento di traffico, sono compiti di studio sulle tariffe dei trasporti su strada, sono compiti di assistenza, compiti che derivano da necessità e da oppor-

tunità concrete non artificiose, che invece di diminuire aumentano tutti i giorni. Ed allora noi abbiamo una struttura esistente, collaudata da cinque anni per lo meno, che ha operato, possiamo dirlo, con diligenza e con intelligenza. Badi, onorevole D'Aragona, che ho detto collaudata. « Collaudata » significa anche il risultato di un vaglio. Mi pare che inizialmente questa struttura avesse, ed a ragione, un complesso di circa 2.500 unità. Oggi questo collaudo, questo vaglio ha portato il complesso di unità, credo, a 700 circa, poco più o poco meno. Questa struttura che ha acquisito una notevole esperienza in questo campo, dobbiamo noi distruggerla? Dobbiamo farla sparire? No, dobbiamo invece impiegarla saggiamente e opportunamente. Tanto più, onorevole Panetti, che presto si dovrà esaminare a fondo il problema del traffico, del coordinamento e, eventualmente, dell'unificazione o meno. Comunque si dovrà esaminare questo problema. Quale sarà la soluzione? Non lo so. Sorgerà un Ente? Non lo so, lo vedremo quando discuteremo la nuova legge. Ma intanto, onorevole Ministro, non determiniamo in questo servizio una carenza, che sarebbe pericolosa. Alla Camera sono stati presentati vari ordini del giorno. La cosa interessa, quindi vale. Anche noi abbiamo presentato un ordine del giorno che altri illustrerà e che raccomandiamo ai colleghi.

Signor Presidente, ho realmente finito. Mi permetto di esprimere un augurio che è questo: che il Senato fermi la sua attenzione sulle cose che io ho modestamente, ma con buone intenzioni, cercato di illustrare, cose veramente gravi ed importanti per il nostro avvenire. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tommasini. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Onorevoli colleghi, signor Presidente, onorevole Ministro, il discorso dell'onorevole Ferrari, indubbiamente importante sia per i diversi aspetti trattati che per l'accurato esame dei capitoli del bilancio, merita quella attenzione che egli ha invocato a chiusura del suo dire. Il mio discorso invece costituirà una specie di risposta all'invito che egli ha rivolto a chi si ritiene in condizioni di discutere in modo particolare degli interessi del personale. Su questo interesse e su qualche co-

sa d'altro, di carattere generale, verterà quanto sto per dire: vi chiedo fin d'ora un po' di compatimento e di bontà.

Comincio subito con un doveroso ringraziamento al collega onorevole Macrelli, che mi dispiace non sia presente, il quale ieri sera, molto garbatamente, come egli sa fare, a proposito di una domanda per l'elevamento dei limiti di età per il collocamento a riposo dei funzionari degli uffici delle ferrovie, ha voluto fare particolare riferimento a me. Ma debbo anche ricordare all'onorevole Ministro, che l'argomento trattato dallo stesso onorevole Macrelli in sede di questo bilancio dei trasporti, fu affrontato e risolto in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici; fu affrontato e risolto, in sede di bilancio di giustizia, per i magistrati; fu affrontato e risolto, in sede di bilancio della pubblica istruzione, per gli insegnanti. Non è la prima volta che viene proposto in sede di discussione del bilancio dei trasporti; ricordo, per la storia parlamentare, come fin dal febbraio del 1949 in un disegno di legge di iniziativa dei senatori Silvestrini — conterraneo del senatore Macrelli — Santero e De Bosio, fu proposto precisamente di elevare i limiti di età per i gradi del personale degli uffici, mettendoli in analogia con quelle che sono le norme regolamentari ormai sancite negli altri settori delle pubbliche amministrazioni. Da qui, non per orgoglio, ma per la realtà, io devo dire che quando in Commissione, ed in sede deliberante, venne il progetto di legge, l'onorevole Presidente voleva che io ne fossi relatore. Disse il Presidente: « Pregherei intanto il senatore Tommasini di predisporre la relazione per questo disegno di legge ». Ed io risposi: « Sono in condizioni di darvi tutte le spiegazioni che volete oggi, domani e sempre, però, per evidenti ragioni di sensibilità, non posso fare il relatore. Io, infatti, sarei uno dei beneficiari da questa legge, perchè sono stato collocato a riposo col 4 dicembre 1948. Questa è la ragione di indiscutibile delicatezza per cui non posso fare il relatore ». Il Presidente mi dava atto di questa delicatezza e nominava un altro relatore.

Quale sia stata la sorte di questo disegno di legge voi potete leggere nel verbale della seduta del 27 gennaio e della successiva del 10 febbraio, e vedrete che il disegno di legge

fu archiviato, e qui mi duole anche dire che fu archiviato senza nemmeno usare la cortesia, ai proponenti, di chiamarli in sede di Commissione per sentire quali fossero le loro idee.

E passo senz'altro all'argomento del personale. Un settore, onorevole Ministro, sul quale richiamo la sua attenzione, è il settore della disciplina. Abbiamo qui il regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato, il quale risale all'aprile del 1925, epoca prettamente fascista, evidentemente; e questo regolamento del personale sostituì il precedente regolamento che era del 1917, cioè il regolamento fascista sostituì quello prefascista. È tempo che questo regolamento sia aggiornato. Lo so; ella avrà agevole modo di rispondermi che esiste una Commissione che, appunto, sta studiando la riforma, ma tale Commissione ha incominciato a riunirsi fin da subito dopo la Liberazione. Convengo che predisporre un regolamento del personale non è nè cosa facile nè cosa sollecita, ma a me sembra che cinque anni avrebbero dovuto essere più che sufficienti per studiare e per aggiornare il regolamento del personale.

A parte le critiche che potrei fare in materia di promozioni ed in materia di malattie, mi soffermo un momento, ed accolgo qui l'invito dell'onorevole Ferrari, soprattutto su un settore che ha una importanza morale, sociale e umana: quello della disciplina. La disciplina è prevista nel regolamento del nostro personale in maniera che non ha riscontro in nessuna altra forma di regolamento. Io faccio anche parte di un consiglio comunale, quello di Venezia, e faccio parte della Commissione di disciplina e mai ho visto regolamento duro come questo. Ma la considerazione di ordine generale a nulla varrebbe se non avesse il conforto di qualche fatto specifico; ora di questi fatti specifici amo citarne uno, e ciò non per quel caso in sé, ma perchè da quel precedente vengano poi da voi, onorevole Ministro, tratte le conseguenze d'ordine generale. A Venezia un disgraziato operaio è oggetto di una denuncia penale alla Magistratura per aver rubato del filo fosforoso; immediata sospensione preventiva, secondo le norme del regolamento del personale, per tre mesi ed immediata visita a casa. Il risultato della perquisizione fu

assoluzione con formula piena. Però, cosa succede? Qui richiamo l'attenzione dei colleghi avvocati. Succede, nientemeno che, nella perquisizione, si trova un fucile. Badate, il fucile non era denunciato, quindi reato; il fucile era stato portato in casa clandestinamente da un figliolo geometra di questo povero operaio che ha mangiato polenta per far studiare i suoi figlioli. Il fucile è là attaccato, ed egli si assume la responsabilità della colpa, il padre copre il figlio anche perchè questi stava dando un esame di concorso. Ne segue una nuova denuncia, una nuova sospensione preventiva che risale al settembre 1949. Nuovo processo che si conclude con una condanna ad otto mesi con la condizionale. Vi prego ora di seguirmi: do qui lettura di un promemoria: « A suo carico ebbe luogo una denuncia all'autorità giudiziaria per il furto di filo fosforoso. Nel processo svoltosi nei confronti di lui e di altri il Favaro venne assolto per non aver commesso il fatto, ma, essendo emerso che egli aveva trattenuto, oltre il termine di consegna, un fucile da guerra tipo Mauser, fu condannato ad 8 mesi di reclusione con la condizionale. L'interessato sostiene che si trattava di un vecchio fucile inservibile. In applicazione rigida della norma, dalla quale la Direzione generale non ha inteso deflettere neppure in questo caso, di tener sospesi dal servizio in attesa della definizione amministrativa gli agenti che hanno riportato condanna a sei mesi o più, il Favaro venne sospeso dal grado e dallo stipendio e così, in aggiunta alla sospensione preventiva già sofferta subito dopo la denuncia, e cioè dal 30 dicembre 1947 al 28 marzo 1948, l'agente si trova fuori servizio dal 19 settembre 1949. Da noi è stata sostanzialmente svolta la tesi che la vertenza non è da considerarsi chiusa nei confronti del Favaro per quanto attiene il filo fosforoso, nella considerazione che, se è stato escluso il furto, l'agente deve rispondere della cattiva custodia fatta dei beni dell'amministrazione, ma che la questione del fucile è priva di ogni rilevanza, e può dar luogo, tutto al più, all'irrogazione di una multa, anche applicando l'articolo 98 del regolamento del personale, ma con il 109. Senonchè il Servizio P.A.G. ha voluto mantenere la sospensione preventiva e ha soltanto consentito di considerare separato il procedimen-

to relativo al fucile da quello relativo all'ammanco del filo. Ha chiesto così le copie delle sentenze (c'è anche quella dell'appello di uno degli altri implicati nella denuncia per furto) apprestandosi, si capisce, a sottoporre al Consiglio di disciplina il caso della condanna per la detenzione dell'arma.

Esperate le pratiche con le cancellerie, i documenti richiesti partono con lettera odierna e viene trasmessa una nuova petizione del Favaro per la riammissione in servizio.

Dalle premesse è chiaro come la causa sia una di quelle buone: mentre è impossibile vedere una gravità sulla questione del fucile, voglio anche pensare che egli dovesse scontare l'altra colpa, ma i limiti della pena mi sembrano ora sorpassati e veramente riterrei troppo gravoso ch'egli dovesse rimanere sospeso sino alle determinazioni da parte del Consiglio di disciplina, il che potrebbe significare la privazione del lavoro per degli altri mesi ancora ».

Questa lettera, onorevole Ministro, io l'ho mandata al vostro Servizio Personale dicendo: per l'amor di Dio finitela con questo disgraziato: riassumetelo in servizio! Ma sentite cosa mi è stato risposto: « L'operaio di prima classe Favaro Luigi deve rispondere disciplinamente di aver riportato la definitiva condanna ad otto mesi di reclusione per detenzione di un fucile da guerra Mauser nonchè di responsabilità indirette derivategli dal noto furto di filo fosforoso di cui egli era consegnatario. Data l'entità della condanna e considerato che la vertenza verrà sottoposta all'esame del prossimo Consiglio di disciplina, non riesce possibile, malgrado ogni benevolo intento, di riammettere in servizio il Favaro, sia pure con riserva. Spiacente ecc. ». Io credo di non aver bisogno di ulteriori dimostrazioni per esprimere la gravità del caso che io ricordo, onorevole D'Aragona, come ho detto prima, e lo ripeto, per i suoi riflessi generali.

Vengo a precisare che io questo pover'uomo l'ho visto appena una volta; egli è venuto a bussare alla porta di casa mia, non presentato da nessuno, solo perchè aveva saputo che ero stato il capo del personale. La sua situazione mi ha veramente interessato. Ebbene, onorevole Ministro, se il vostro Servizio Personale non si è sentito di riammettere in servizio questo operaio, ma riammette-

telo voi, subito, in servizio, onorevole Ministro! E voi, signori magistrati, che sedete in questa Aula, quando condannate un imputato con la condizionale, che cosa mi insegnate che voglia dire questa condizionale? Che volete proprio additare al povero imputato la via della redenzione, di quella redenzione della quale abbiamo sentito parlare tante volte, e così nobilmente, qui in sede di bilancio della Giustizia. Questa tendenza a redimere la gente è lo scopo della condizionale. Ma perchè noi non vogliamo incoraggiare quello che è il nobilissimo intento della Magistratura, quello cioè di facilitare le vie per redimersi alla gente? Ma questo disgraziato che cosa deve fare per vivere? Noi lo invitiamo a rubare sul serio. Egli non ha rubato in passato; è stata una accusa infame dovuta forse a gelosie di mestiere od anche a vendette personali. Ma dico: cosa facciamo di questo individuo da più di un anno sospeso dal servizio con sulle spalle una situazione che potrà portarlo veramente alla fame e alla delinquenza? (*Interruzione del senatore Genco*). E qui, vedete, siamo in tema di regolamento. Ecco la necessità dell'aggiornamento, perchè c'è l'articolo 98 che dice: « Si incorre nella destituzione, salva sempre l'eventuale applicazione del successivo articolo 109, per qualsiasi condanna, anche con sentenza condizionale della pena, passata in giudicato, riportata per delitti anche tentati ». No, signor Ministro, non possiamo ammettere questo nel 1950! Io stesso, di mio pugno, scrissi una circolare quando ero capo del personale, la sottoposi all'approvazione del capo del compartimento di Venezia, quando, subito dopo la guerra, c'era un dilagare spaventoso di furti. Infatti, onorevoli colleghi, sapete benissimo, voi che avete più di me studiato tutti i problemi sociali dell'immediato dopoguerra, che durante la guerra abbiamo insegnato alla gente, agli operai, a tutti quanti, che rubare non era rubare, che rubare significava sabotare, abbiamo insegnato che non lavorare significava non collaborare. E allora io mi preoccupai di questa forma di slittamento morale e invocai la severità più ferrea per ridurre questa tendenza a delinquere del personale, ma in determinati settori. Oggi però dico: è tempo, non dirò di rallentare i vincoli della disciplina, perchè ne sono troppo geloso, ma è tempo di studiare la riforma del regola-

mento. E, come dico, quando sono in tema di condanna condizionale, ho sempre pensato, nella mia attività di funzionario in servizio, che occorreva completare l'opera dei magistrati nei suoi fini sociali; alla condanna condizionale del magistrato, deve corrispondere la riasunzione condizionale da parte dell'Amministrazione.

Con questo ho chiuso il capitolo che riflette la disciplina e vado oltre.

Ho sentito parlare di case economiche, onorevole Ferrari. Il problema delle case per i ferrovieri è un problema che mi porta un po' lontano. Io debbo qui ricordare, come ha ricordato del resto l'onorevole Ferrari, la interrogazione dell'onorevole Berlinguer, cui rispose con umanità il Sottosegretario Battista. Non solo, ma il 18 giugno, cioè due giorni dopo, l'onorevole D'Aragona, attraverso la radio, faceva conoscere come la estromissione dei pensionati dalle case dei ferrovieri fosse stata resa meno dura da una circolare successiva a quella che aveva sollevato tante giuste proteste — giuste, almeno, fino ad un certo punto — da parte dei pensionati. L'argomento delle case economiche dei ferrovieri fu da me trattato anche lo scorso anno, ed anche due anni fa. Rimando il Ministro agli atti parlamentari del bilancio del 1948, dove dico, a proposito di case: « Piace a me qui, tra le richieste che ho sentito di miglioramento anche di ordine morale ai ferrovieri, citare le case. E nella nostra relazione abbiamo proprio parlato in modo specifico delle case economiche e patrimoniali per conto dei ferrovieri, e non a caso abbiamo scritto che ci sono delle zone in cui l'Amministrazione è già proprietaria delle aree fabbricabili, non solo, ma, per esempio a Mestre, vi sono fabbricati che hanno già le fondazioni completate fino a livello terra. Io vorrei cogliere questa occasione, onorevole Ministro, per raccomandare alla vostra solerzia, al vostro interesse, da ferroviere a ferroviere, un certo piano che è stato studiato proprio a cura dell'Amministrazione ferroviaria, per l'inserimento di un programma di costruzioni di case nel piano Fanfani. Cioè le Ferrovie hanno presentato un progetto organico, sul quale potrò richiamare l'attenzione in altra sede, che prevede, nel campo del piano Fanfani, un accantonamento del quoziente spettante ai 190 mila ferrovieri, per di-

re che il fondo che spetta a noi ce lo amministreremo da noi, avvalendoci della nostra attrezzatura tecnica. E così concludevo: « Nelle piccole stazioni, laddove abbiamo una quantità di mano d'opera eccedente, non è possibile risolvere il problema con facilità, in quanto non si sa dove mandare questa povera gente. Gli esonerati, che oggi vanno via, secondo la legge dovrebbero essere buttati sulla strada; ma chi osa oggi dare lo sfratto ad un pensionato che abita una casa dei ferrovieri? Io espongo a lei questo problema perchè lo capisca il Collegio del Senato, perchè lei, onorevole Ministro, ha a cuore questo problema al pari di me, ma, se una forza propulsiva potesse venire dal Senato, io naturalmente sento che potrei esprimere la gratitudine dei ferrovieri ».

Ora, il problema delle case dei ferrovieri e dei funzionari statali ci può portare, come dicevo, molto lontano; infatti, proprio in quest'Aula, ho sentito l'onorevole Conti svolgere un ordine del giorno chiedendo case per i magistrati al fine di facilitare il loro collocamento. Egli ha perfettamente ragione. Ho sentito poi l'onorevole Cerica il quale diceva che dobbiamo procurare case agli ufficiali perchè altrimenti non è possibile attuare i movimenti di essi, ed è giustissimo anche questo. Ma naturalmente anche per i ferrovieri succede la stessa cosa. Per mia conoscenza personale i pensionati delle ferrovie e delle poste e telecomunicazioni, perchè anch'essi hanno le case economiche, quando vengono sfrattati diventano figli di nessuno: vale a dire l'Incis non dà loro la casa, l'Istituto Case Popolari non dà loro la casa, il piano Fanfani nemmeno, perchè non hanno fatto in tempo a fare i versamenti o non si costruiscono case nel luogo, e, quindi, questa povera gente è letteralmente estromessa da ogni possibilità di sistemazione di alloggio. Ond'è che io chiedo, onorevole Ministro dei trasporti, che ella si faccia parte diligente anche presso gli altri Ministeri affinchè siano emanate disposizioni opportune, attraverso il Ministero dell'interno, a tutte le autorità per ottenere che questi poveri pensionati, quando vengono fatalmente mandati via dai vari settori, siano immessi, perlomeno, nella massa dei cittadini che hanno diritto ad una casa. È vero che vi sono dei pensionati che indebitamente trattengono la casa ed è altrettanto vero che,

per i ferrovieri in servizio, come ha affermato l'onorevole Ferrari, la casa deve considerarsi come strumento di lavoro, inquantochè la casa prossima all'ambiente di lavoro riesce certamente di maggior stimolo per ben lavorare. Ma come arriveremo noi a dare la casa a tutti i ferrovieri in servizio, se non riusciamo a collocare altrimenti i ferrovieri mandati a riposo? Il problema s'impone, diventa di un'importanza che non è più soltanto limitata al settore ferroviario. Pensate per esempio a tutti gli stabilimenti che costruiscono case per i loro operai in attività di servizio. Come può in tal caso essere osservato il principio che occorre provvedere a collocare questi disgraziati quando terminano il loro ciclo di lavoro? I casi sono due. O si va verso l'assegnazione forzata di una casa a tutti i lavoratori italiani — e ben venga questa soluzione umana e sociale che dovrebbe essere favorita in tutti i sensi — ma ove non si arrivi a questa soluzione, come si potrebbe raggiungere lo scopo di non sfrattare i pensionati, siano essi dei settori statali o di quelli privati, senza correre il rischio (rovesciando la medaglia) di lasciare senza casa i lavoratori in attività di servizio? E di questo dobbiamo preoccuparci anche perchè ciò potrebbe indurre l'industria privata a fermare la costruzione di case, dal momento che non riesce più a disporre degli alloggi per assegnarli ai propri operai in attività di servizio.

Ben venga quindi l'auspicata possibilità di dare una casa a tutti i lavoratori ma sia deprecata però la possibilità che si arresti la costruzione delle case. Vedete dunque che avevo ragione di dire che l'argomento delle case economiche per i ferrovieri ci porta lontano e sconfinato dal ristretto campo delle ferrovie per andare molto più oltre.

Onorevole Ministro e onorevoli colleghi, un settore sul quale richiamo la vostra particolare attenzione è il seguente. Molte, moltissime volte i poveri deputati e senatori, ed il Parlamento in genere, sono stati oggetto di attacchi, anche violenti, perchè le leggi sono lente nel loro progredire, perchè le leggi, dal loro atto di nascita fino ad arrivare ad essere operanti, impiegano troppo tempo; ma, onorevoli colleghi, io attraverso l'esame del settore ferroviario ho potuto constatare come la lentezza del

vario delle leggi sia accresciuta dalla lentezza con la quale procedono le disposizioni esecutive per l'applicazione delle leggi medesime. Anche qui cito qualche caso specifico e due leggi in modo particolare. Ieri l'onorevole Conci ha voluto spezzare una lancia a favore degli assuntori delle Ferrovie dello Stato. Ebbene, gli assuntori delle Ferrovie dello Stato sono stati sistemati economicamente (*interruzione del senatore Ferrari*) con legge che risale al 14 febbraio 1949, n. 40. L'anno scorso ricordo che di questi tempi, esattamente il 6 luglio, io lamentai la ritardata emanazione di queste disposizioni esecutive. Ebbene oggi vi posso dire che le disposizioni esecutive risalgono al maggio 1950. Un anno e tre mesi per emettere le disposizioni esecutive che regolano l'applicazione della legge! (Onorevole Merzagora, non lo scriva sul « Corriere della sera »!). (*ilarità*).

Quattordici mesi sono troppi, e d'altra parte il lavoro riesce indiscutibilmente difficile, ma, onorevole Ministro, quando io sono venuto negli uffici a lamentare il ritardo di queste disposizioni esecutive, un vostro collaboratore mi ha detto: caro Tommasini, non è possibile preparare le disposizioni esecutive prima perchè, se il Parlamento cambia la legge, cosa succede? Se il Parlamento cambia la legge, rispondo io, si cambieranno in qualche particolare anche le norme esecutive e tu, funzionario, adeguerai alle definitive disposizioni legislative le disposizioni di carattere esecutivo. Non solo, ma sostengo, e spero di avere il vostro conforto, che è proprio nell'applicazione pratica delle disposizioni della legge che ne affiorano le eventuali lacune. I miei colleghi, che erano presenti alla settima Commissione l'altro giorno, hanno sentito l'onorevole Paratore che a me, relatore della legge ferroviaria per la regolarizzazione delle posizioni di taluni ingegneri contrattisti, diceva: ma, onorevole relatore, lei non si accorge che l'Amministrazione non fa una bella figura a riconoscere un errore, dopo tre anni? Gli ho dovuto rispondere che aveva ragione, ma che quando la legge fu promulgata, noi della periferia accusammo subito la carenza della medesima. Quindi se per quella legge fossero state preparate le disposizioni esecutive a tempo debito, evidentemente quella carenza della legge, ed il conseguente rimedio a tre anni di distanza, sarebbero stati evitati.

Un altro caso specifico. Abbiamo approvato una legge (ricordo che in sede di Commissione proprio il Sottosegretario onorevole Mattarella e l'onorevole Ferrari ci premurarono affinché si varasse) per la regolarizzazione della posizione del personale esecutivo passato ed utilizzato negli uffici durante la guerra. La legge fu approvata (lo ricordate, colleghi della settima Commissione?) prima delle feste natalizie. Ebbene questa legge, che fu approvata esattamente il 15 dicembre 1949, ebbe la relativa circolare di applicazione un po' tardi, il 4 aprile 1950. E anche qui cito a conforto un determinato inconveniente. La legge, come sapete, veniva a stabilire delle sistemazioni che significavano automaticamente l'elevamento del limite di età per il collocamento a riposo degli operai, del capo tecnico, del cantoniere, del fuochista, del macchinista, passati agli uffici. Che cosa è successo allora, onorevoli colleghi? È successo che qualche pover'uomo ha maturato il periodo di collocamento a riposo mentre la legge o, meglio, le disposizioni esecutive erano in gestazione e quindi, nonostante la legge (gli avvocati mi seguano) portasse la data del 15 dicembre 1949, questi elementi — la cui regolarizzazione era appunto tassativamente prevista da quella legge — sono stati, dopo quella data, collocati inesorabilmente a riposo, salvo poi essere riassorbiti. Ma questa eventuale riassunzione — vi prego di notarlo — è subordinata al giudizio di una Commissione di avanzamento. Chi è funzionario dello Stato mi insegna che quando siamo in tema di colleghi, costituiti in Commissioni di avanzamento, è proprio il caso di applicare il motto « lontano dagli occhi, lontano dal cuore »: noi sappiamo cioè che quando una Commissione di avanzamento deve giudicare la posizione di un agente che non sia più in attività di servizio, per quanto si sia casti, puri e buoni, questa Commissione non può considerare l'interessato nel modo in cui viceversa l'avrebbe considerato se fosse stato sempre in forza nei ruoli dell'Amministrazione.

E qui cito sempre un caso specifico, che ho già segnalato all'onorevole Sottosegretario Mattarella. Ma egli mi ha risposto con la lettera che « doveva scrivere » e cioè ha scritto: « in relazione alle premure ecc.... assicuro però che non si mancherà, in sede di Commissione

di avanzamento... ». Ma, onorevoli colleghi, voglio ricordarvi che in quella stessa condizione si trovano molti altri disgraziati: molti altri ferrovieri sono in condizione analoga, poiché furono allontanati dall'Amministrazione già da qualche mese e ancor oggi, nel luglio 1950 — cioè a nove mesi dalla promulgazione della legge che li conserva in servizio — sono ancora fuori servizio e vivono naturalmente ore di trepidazione, ore di ansia, in quanto aspettano l'invocata giustizia. Ragione per cui insisto, ed insisto perchè in tutti i settori e non solo in quello delle ferrovie, le disposizioni di carattere esecutivo accompagnino sempre le leggi, in maniera che il relatore al Senato ed il relatore alla Camera leggendo le disposizioni esecutive possano risparmiarsi la fatica di andare a chiedere consulenze di carattere tecnico agli uffici dei vari Ministeri.

In materia di personale ho ancora da farvi presente un inconveniente grave. Da che si usa la costituzione del debito e del credito, nei confronti di dipendenti statali, si è sempre riconosciuto l'arretrato in materia di crediti ma mai in materia di debiti. Ebbene, ho qui una pratica della quale le darò visione, onorevole Ministro, ma basta la citazione del fatto in se stesso: tra i vostri uffici centrali e tra gli uffici perimetrali, cioè compartimentali, si è discusso più di un anno sulla applicazione della legge sulle competenze accessorie, si è discusso più di un anno circa la classificazione del lavoro notturno di prima o seconda categoria. Faccio grazia a voi, onorevoli colleghi, di specificarvi quale è la ragione per cui si corrisponde un soprassoldo di prima categoria anziché di seconda per determinate condizioni di servizio. Senonchè, dopo un anno e mezzo di discussioni interpretative, badate bene, interpretative, dopo un anno e mezzo, sapete che cosa arriva? Arriva, onorevoli colleghi, una disposizione alle stazioni con cui a dei poveri manovali si dice: guardate che il soprassoldo per il servizio notturno non è più quello di prima ma di seconda categoria, laonde tu avrai un debito di x lire; e per citarvi soltanto una piccola stazione, la stazione di Ceggia, che è sulla Portogruaro-Venezia, ecco quello che si dice: « Si informa che questa sezione ha costituito, a carico dei sotto elencati manovali, gli addebiti dell'importo a fianco di ciascuno indicato, per

ricupero delle differenze in più corrisposte dal 1° dicembre 1948 a tutto novembre 1949 a titolo di soprassoldo per servizio notturno, dalla prima categoria passato alla seconda categoria: manovale Fontanari Francesco lire 12.180 di arretrati; Manfrè Giuseppe lire 8.820 di arretrati; Lucchese Antonio lire 10.605 ». Questo è il fatto specifico con il quale avvaloro la tesi generale, perchè la lettera della piccola stazione dispersa tra San Donà e Portogruaro è un fatto che si ripete in moltissime stazioni, e il collega Genco mi fa cenno di assenso. E quasi per un fenomeno di telepatia proprio questa mattina mi arriva una lettera di un certo estraneo alla stazione, che dice: « Lei aveva preso l'impegno di interessarsi... ». Sì, mi sono interessato, caro figliolo, gli risponderò, ma non ho avuto esito; soltanto oggi al Senato ne ho fatto oggetto di un accenno nel mio intervento sulla discussione generale del bilancio dei trasporti e spero che il Ministro non sia sordo a questa mia lagnanza affinché sia rettificata questa posizione, e affinché, quando si discute tra uffici superiori e inferiori, quando si discute di materia interpretativa, non s'abbia a dar mai decorrenza retroattiva a quel che costituisce una forma di debito perchè a un povero manovale con moglie e figli non debbono essere trattenute 12 mila lire, sia pure a rate mensili, quando egli con quel di più che aveva mensilmente riscosso ha comperato le scarpe od altro ai propri bambini. Questo sistema non è adeguato all'anno 1950. Sia grazia al manovale che subisce la retrocessione dalla prima alla seconda categoria, ma non si parli di arretrati, perchè non è nè sociale, nè umano, nè cristiano.

Concorsi. Una parola voglio dire per i concorsi; e questa parola vale per tutti i concorsi statali. Già l'anno scorso — e risparmio di rileggere quello che ho detto — accennai alla lentezza con la quale procedono questi concorsi che si trascinano attraverso un paio di anni, dal momento della pubblicazione del bando di concorso all'assunzione in servizio dei vincitori. Cosa succede? Succede molte volte che la situazione è sovvertita e che elementi riusciti vincitori hanno già trovato un altro impiego ed i concorsi si rendono quindi inoperanti. Ma c'è un'altra osservazione da fare: i concorsi debbono essere fatti come si è usa-

to sempre e quindi dobbiamo ritornare all'antico. Ci sono in Italia due milioni di disoccupati. Colui che ha la fortuna e la bravura, che ha cioè il dono dell'intelligenza accoppiata alla cultura e vince un concorso deve andare là dove occorre l'opera sua. E qui, onorevoli senatori, e lo si potrebbe dire ai deputati, ai prefetti, ai vescovi, ai parroci, non facciamo funzionare le raccomandazioni, perchè quando noi facciamo una raccomandazione affinché sia tenuto presente in modo particolare il candidato X, la raccomandazione, per fortuna, cade nel nulla. Io ho infatti molta fiducia nell'onestà delle Commissioni di esame, quali che siano i settori dove si tengono questi esami; ho tanta fiducia che penso saranno promossi i migliori e non i più raccomandati. State pur sicuri di questo; noi facciamo presto a scrivere una lettera al presidente o ai membri della Commissione pregandoli di tener presente un determinato candidato. Ma questa lettera viene messa in un angolo e poi, quando il concorso è chiuso, viene chiamato il segretario e si risponde: « Caro Tommasini, nonostante la buona volontà il tuo raccomandato non è promosso », oppure: « Ho il piacere di comunicarvi che ecc. ». Queste sono le lettere di prammatica ma, signori miei (e chi lo ha fatto, sa che è così), il presidente o il membro di una Commissione di esame non si prende la responsabilità morale di promuovere colui che ha una raccomandazione e di bocciare colui che la vincita del concorso se l'è guadagnata attraverso il suo sapere.

Ma le raccomandazioni possono viceversa incidere su quella che è la residenza del candidato ed allora io denuncio qui in Senato, a lei, onorevole Ministro, il fatto che, per esempio, nella stazione di Napoli, negli impianti di Napoli vi è una fortissima eccedenza di personale di stazione, mentre nella stazione di Milano, dico nella sola stazione di Milano, abbiamo duecento unità in meno del fabbisogno, talchè a Milano sono sospesi oggi i prescritti riposi. Vedete dunque cosa vuol dire tenere a Napoli una quantità di gente che non fa nulla e tenere a Milano della gente che non ha neanche la possibilità di godersi il suo riposo. Concludo sull'argomento dei concorsi sollecitando lo acceleramento dei medesimi ed affermando il principio che il concorrente che vince il con-

corso deve andare là dove l'opera sua è richiesta, là dove l'Amministrazione lo assegna. E questo rilievo a proposito del settore ferroviario vale, ripeto, per tutti i Ministeri.

Uno speciale accenno voglio dedicare, mi perdonino i signori ingegneri, alla utilizzazione degli ingegneri nell'amministrazione ferroviaria.

Nella mia relazione di due anni fa dicevo che non doveva essere trascurata l'applicazione più razionale dei quadri e che gli ingegneri debbono essere impiegati nel modo più consono alle loro possibilità. Questo concetto svolsi poi nell'intervento in sede di relazione dal banco della Commissione. Debbo ora insistere ancora; lei, onorevole Ministro, ha già ricevuto una lettera in proposito in data 18 marzo, ma io denuncio qui che noi abbiamo, a capo dei vari uffici, moltissimi ingegneri. Il capo dell'ufficio degli affari generali, al servizio personale è un ingegnere, il capo dell'ufficio contabilità personale e segreteria è un ingegnere, alle promozioni, esoneri, assunzioni e concorsi, l'ispettore capo superiore è un ingegnere; all'ufficio disciplina e competenze accessorie vi è un ispettore capo superiore che è un ingegnere; alle pensioni e all'opera di previdenza vi è un altro ingegnere e la citazione potrebbe continuare. Ora è inutile che si mettano degli ingegneri a capo di questi uffici per dar loro la possibilità di avere un avanzamento perchè altrove non c'è posto; io dico: promuoveteli questi signori, ma quando avete un bravo ingegnere dovete promuoverlo sì, ma utilizzarlo dove è più utile la sua attività. Ora, invece, a capo di un servizio amministrativo vi è un bravissimo ingegnere del ramo elettrico; ma questo ingegnere lasciatelo alla parte tecnica e non mandatelo alle pensioni e ai sussidi!

Io ho la massima stima degli ingegneri, quando vedo l'onorevole Focaccia scienziato che va a studiare le onde elettriche sotto terra, l'onorevole Gortani che sa quello che bolle a 1500 metri sotto terra e l'onorevole Panetti, scienziato di alto valore, mi sento piccolo piccolo di fronte a loro, ma loro mi devono dare atto che se dovessero fare un conto semplice semplice come lo faccio io, forse non lo saprebbero fare, oppure dovrebbero tirare fuori il regolo calcolatore per fare la prima somma che si presenta loro davanti! (Perdonatemi, illustri colleghi).

Ognuno di noi quindi faccia il proprio mestiere; ma in ogni modo un esempio specifico anche qui, caro Corbellini; un ingegnere della trazione, a capo del personale, ha fatto una proposta rivoluzionaria in materia di note informative. Egli dice che tutti i ferrovieri, per essere equamente giudicati, debbono avere una nota informativa e sta bene e già la hanno. Questo ingegnere, che è un bravo ingegnere, viene fuori col « Rendimento » con i seguenti dettagli: « assiduità, produttività, (leggo la rivista "La Organizzazione Ferroviaria"); vastità dei compiti affidati, varietà attività svolte; perizia dimostrata nello svolgimento del proprio compito; iniziativa, accuratezza nell'esecuzione del lavoro, abilità e perspicacia dimostrata nella trattazione di argomenti, abilità organizzativa ». Sentite ancora: « "Preparazione generale culturale" con questi particolari: cultura generale, cultura professionale, cultura in materie complementari utili allo svolgimento dell'attività specifica, esperienza, possibilità di utilizzazione in attività diverse da quelle attuali ». Ma credete che basti? Ancora: « "Caratteristiche personali", con questi dettagli: positività, rettitudine, coerenza, perseveranza, memoria, capacità di apprendere e di assimilare, capacità all'analisi, capacità alla sintesi, capacità all'esposizione scritta, capacità all'esposizione verbale, riservatezza, comportamento in genere, comportamento con i superiori, comportamento con i dipendenti, comportamento in discussioni, attitudine ad assumere responsabilità ». Ma non basta ancora; abbiamo la "Valutazione": "Posti di dirigenza e incarichi superiori" con questi sottotitoli: « dirigenza in mansioni del proprio grado, vastità del compito di dirigenza (importanza economica e tecnica e numero dei dipendenti), varietà lavori sorvegliati, delicatezza, maggiorazione per incarichi o mansioni superiori ». Tutto questo che vi ho letto ha una gamma che va da zero a 10 e 20 punti. Quindi vorrei che ci fosse qui un medico per dirmi se dopo la psicotecnica sia possibile inventare uno strumento che dica se queste note informative, più che la espressione di un giudizio soggettivo, come deve essere quello di una nota informativa, non possano costituire un questionario da sottoporre ad uno specialista in psichiatria il quale domanderà per rispondere di tenere il paziente almeno un anno sotto osservazione!

Vedete, io ho il tempo contato: qui c'è in esame, o meglio verrà (e ricordo che l'onorevole Cingolani ha fatto già sentire in proposito la sua voce in sede di comunicazioni del Governo sulle famose incompatibilità) appunto il disegno di legge su tali incompatibilità. Io ho colto questa occasione per dire qui, come la incompatibilità e la compatibilità e il cumulo delle cariche non debba soltanto limitarsi ai deputati e ai senatori, ma debba estendersi altresì a tutte le gerarchie burocratiche. Guardate: io non ho nessuna ragione di opposizione verso il direttore generale delle ferrovie, del quale ho anzi alta stima, poichè si tratta di un ingegnere colto, di un rapidissimo assimilatore e di un buon parlatore, e certamente anche a lui si deve il merito di gran parte dell'opera di ricostruzione, ma quando vedo che questo che fu mio direttore generale sino al 4 dicembre 1948, fa oggi parte del Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale trasporti, è presidente del Consiglio di amministrazione del C.I.T., consigliere di amministrazione della C.I.A.T., consigliere di amministrazione della A.R.A.R., consigliere di amministrazione dell'Interfrigo, presidente del Consiglio di amministrazione della S. A. « Lardello », presidente del Consiglio di amministrazione della « Provvida », presidente dell'Opera di previdenza personale delle Ferrovie dello Stato, consigliere d'amministrazione della compagnia del Sempione, consigliere di amministrazione, infine, della compagnia Adriatico-Sava; io devo segnalare questo fatto, senza con questo andare contro il mio ex direttore generale, perchè ogni momento è buono e tempestivo per lanciare da questo posto e da questa Aula un monito ed una raccomandazione a tutti i dicasteri affinchè il settore dei cumuli e delle compatibilità e delle incompatibilità abbia una giusta soluzione per raggiungere, attraverso di essa, la moralizzazione completa del settore amministrativo dello Stato.

Termino con due argomenti, sopprimendo gli altri che avrei voluto trattare. Del primo argomento, quello dell'Istituto nazionale trasporti, ho già parlato due anni fa. Ho letto la relazione Monticelli ed ho visto che egli è favorevole a tutte queste forme di istituti. Esiste lo E.A.M., la G.R.A. e la C.I.A.T. Lei, onorevole Ferrari, ha citato il giornale « 24 ore » a so-

stegno della tesi in materia di sbilancio, di passivo del bilancio delle Ferrovie dello Stato. Anch'io ho qui un numero di « 24 ore », in cui si condanna, si fulmina addirittura l'istituzione del nuovo Ente, che forma l'oggetto di un progetto di legge allo studio dell'apposita Commissione della Camera dei deputati, progetto che, dalla discussione in sede deliberante, è passata a quella referente, perchè ne è stato chiesto il rinvio all'Assemblea. Il senatore Ferrari afferma che l'E.A.M. è già stato collaudato ed il suo collaudo si avvalora e si documenta attraverso le opere compiute ed il bilancio delle sue attività. Debbo però rilevare che il senatore Ferrari, nella sua posizione di ex Ministro dei trasporti, ha partorito questo ente che è quindi sua creatura, ed io non so, pertanto, se egli sia il più indicato dei difensori e se la sua difesa non possa peccare in qualche particolare. Ma io non voglio qui avvalermi di questo fatto per controbattere le affermazioni del senatore Ferrari. Dico però che, attraverso le opposte tendenze, quando l'Ente auto-transporti merci invia una pubblicazione edita nel luglio 1950 (ed io mi sono domandato quanto costa!) e quando questa pubblicazione quasi in muto accordo con l'intenzione, non certo dovuta a deliberato proposito ma a concordanza di idee, del senatore Ferrari, afferma che l'E.A.M. non è nato esclusivamente per questa ma per ben altre funzioni e cita il solo articolo 3 della legge 19 luglio 1946, n. 39, istitutiva dell'Ente autotrasporti merci, e si ricorda che l'Ente è sorto con tremila dipendenti ridotti ora a 700, caro onorevole Ferrari, io penso che questo è un collaudo negativo in quanto una creatura che nasce con tremila unità e che si riduce dopo qualche anno ad appena 700 è evidentemente una creatura che è nata con concetti elefantiaci che sono andati poi via via esaurendosi.

Ma ricordavo l'anno scorso la legge istitutiva dell'E.A.M. che all'articolo 4 dice: « Tutti i proprietari e i detentori a qualsiasi titolo di autoveicoli sono tenuti a denunciarli all'Ente medesimo secondo le norme stabilite dal Ministero dei trasporti ». E all'articolo 5 è detto che deve pervenire all'Ente un contributo in base ai trasporti effettuati, ai carburanti, ai lubrificanti e ai pneumatici, contributo da corrispondersi secondo le istruzioni e le misure che qui saranno stabilite, ecc.

Questo è un Ente che ormai ha fatto il suo tempo. È nato quando c'era il tesseramento per la distribuzione dei carburanti e dei pneumatici, ma a cinque anni di distanza è ormai necessario cominciare a smobilitare tanti enti ormai inutili e, anzi, dannosi.

Trascurerò di proposito di trattare del contrasto tra rotaia e strada: del nuovo Ente unificato che si vuole costituire parleremo in sede di discussione della relativa legge. Ma bisogna che evitiamo che queste strutture finiscano per diventare soprastrutture e diventare quindi esiziali agli interessi dello Stato. Ci sono stati esempi in cui mi domando se non sarebbe stato ancora più conveniente, per l'economia generale e per la moralizzazione generale dello Stato, prendere taluni agenti che fanno parte di Enti improvvisati, e mandarli a riposo con lo intero stipendio.

Una parola sugli appalti. Anche due anni fa richiamai l'attenzione su tale questione e l'onorevole Ferrari l'ha ripresa. Per gli appalti, e qui mi riferisco a colleghi versati in materia legale e in contabilità generale dello Stato, per combinazione sono venute a conoscenza che ci sono stati collocamenti per forniture di fusioni di ghisa. Sapete come è stata pagata la mano d'opera per la fusione della ghisa? Mediante permuta della stessa materia. Ne venne di conseguenza che quando abbiamo fatto la gara chi aveva in sede il mercato più basso della ghisa ha preteso di più, chi aveva il mercato più alto della ghisa ha preteso di meno. D'altra parte chi prende la ghisa in permuta della mano d'opera o ha possibilità di immediata utilizzazione e cioè di rivenderla sotto forma di altre fusioni, o dove rivenderla in rottami come l'ha ricevuta, per pagare gli operai. Quindi raccomando che questi appalti in base a permuta di materie in cambio di mano d'opera non si facciano.

E vengo rapidamente alla conclusione. Onorevole Ministro D'Aragona, nella vostra intervista radio del 18 giugno — quasi concomitante con l'articolo scritto su « Il Gazzettino » dall'onorevole Corbellini — avete dato buoni affidamenti sulla elettrificazione della linea Bologna-Venezia. Di questa elettrificazione si parla ormai da un paio di anni. Da quando, cioè, i viaggiatori della Venezia-Bologna vedono accumulati lungo la linea i pali destinati alla

elettrificazione stessa. È tempo che questa opera si compia ed io chiedo questo a nome di Venezia e di tutte le città intermedie; è tempo che, dopo le varie affermazioni che sono state fatte, si dica con esattezza entro quanto tempo si intende completare quel piano di elettrificazione. L'elettrificazione della linea Bologna-Venezia implicherà il rafforzamento dell'armamento, la diminuzione dei cambi di treno a Bologna, l'acceleramento dei percorsi e la conseguente riduzione dei costi di esercizio. Implicherà inoltre la auspicata sistemazione definitiva di tutti gli impianti fissi. Pensate infatti che a Mestre, stazione di notevole ampiezza, vi sono ancora le stesse precise attrezzature del 1898, quando da ragazzo andai a prendere abitazione in quella città. Non vi è un sottopassaggio: c'è un progetto che abbiamo buttato all'aria, perchè lo faranno i posteri. La manovra degli scambi è fatta ancora a mano, e tutta questa situazione è dovuta al fatto che si aspetta sempre questa benedetta elettrificazione.

E allora, onorevoli colleghi e onorevole Ministro, si provveda alla elettrificazione di questo tratto di linea Bologna-Venezia, elettrificazione che porterà poi automaticamente a congiungere il tratto Padova-Verona con la dorsale che va fino al Brennero; e si congiungerebbero anche i tratti Mestre-Cervignano e Mestre-Udine.

Questi lavori vi chiediamo; il senatore Corbellini ha parlato nel suo articolo anche del raddoppio del ponte sul Po: ebbene, io vi dico no, rimandiamo anche questo lavoro a tempi migliori, perchè già che abbiamo per tanto tempo aspettato il ponte ad un solo binario, non stiamo ora a preoccuparci della sede per il secondo, tanto più che si tratta di un percorso non superiore a un chilometro.

E, onorevole Ministro, è buona norma — concludendo — porgere, da questi banchi del Senato, il saluto ai ferrovieri, anche se il senatore Macrelli ha detto: basta con i saluti, diamo fatti concreti, auspichiamo cioè una maggiore corresponsione ai desiderata dei ferrovieri, in materia di competenze accessorie. Io sostengo che qui è questione di equilibrio e di equità nella distribuzione. Ma è anche giusto che siano ricordati questi ferrovieri che hanno ancora così alto il senso della disciplina. Stamattina

mi sono appassionato a constatare come dal 1° gennaio essi siano stati oggetto di ben 13 encomi conferiti dall'Amministrazione ferroviaria, di 9 medaglie di bronzo al valore civile; di 3 attestati di benemerenzza sempre al valore civile. Voi forse immaginate che questi ferrovieri abbiano compiuto atti di onestà nel riconsegnare, per esempio, somme abbandonate: ed è vero. Pensate che questi ferrovieri abbiano compiuto atti di eroismo per salvare da investimenti qualcuno la cui esistenza era pericolante: ed è vero anche questo. Ma io vi voglio citare, onorevoli colleghi, particolarmente l'encomio conferito al manovale Ogheri Mosè di Verona (sentite, onorevoli colleghi medici) « per avere dato prova di altruismo ed attaccamento al dovere, offrendo spontaneamente nel periodo di circa due mesi, nove volte il proprio sangue a fine umanitario, rinunciando inoltre al periodo di riposo che in tali occasioni l'Amministrazione usa concedere ai propri agenti ».

Un altro agente ferroviario — Cerini Sergio, alunno d'ordine — è stato decorato con medaglia di bronzo « perchè a Monchiero (Cuneo), in occasione di una violenta inondazione, avendo appreso che alcune persone erano rimaste bloccate nelle proprie abitazioni, raggiungeva a nuoto, incurante del rischio, il più vicino fabbricato e, a mezzo di una improvvisata zattera assicurata ad una fune, riusciva a trarre in salvo i pericolanti ». (*Applausi*).

Questi sono i ferrovieri, onorevole Ministro. Io non condivido affatto — sia detto chiaramente, guardiamoci con gli occhi negli occhi — non condivido affatto gli apprezzamenti, che fanno di umorismo di cattiva lega, che giocano su quella che forse è la sua mancanza di competenza specifica nel settore ferroviario: lei è un organizzatore sindacale di vecchio stampo che ha guidato masse un tempo; ed allora lei assista amministrativamente, moralmente e sindacalmente i ferrovieri e dico: lasci che i ferrovieri facciano i ferrovieri, e essi la sapranno servire con fedeltà, e lei farà bella figura e l'Italia continuerà a mostrarsi ricca di questa razza di benemeriti lavoratori. (*Vivi applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dovendo il Senato di nuovo riunirsi in seduta segreta, il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro *ad interim* dell'Africa italiana, ha trasmesso alla Presidenza un disegno di legge concernente la estensione ai mutilati ed invalidi ed ai coniugi dei morti in occasione di azioni di terrorismo politico nei territori delle ex colonie italiane delle disposizioni della legge 19 agosto 1948, n. 1180 (1179).

Il Ministro proponente chiede che per tale disegno di legge sia adottata la procedura d'urgenza. Pongo ai voti tale richiesta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che alla Presidenza è pervenuta la seguente interpellanza:

Confermando la tesi esposta nella seduta del 6 luglio e insistendo nella constatazione della scarsa utilità e della inefficienza delle discussioni dei bilanci dei singoli Ministeri, così come si pratica, chiedo di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri per sapere, se, nella necessità di un funzionamento pratico dell'istituto parlamentare tale da far fronte alle moltiplicate esigenze dello Stato moderno, convenga nel riconoscere, da parte sua, l'opportunità che si proceda alla elaborazione di nuove norme per le quali l'esame dello stato di previsione dell'entrata e della spesa formi oggetto di un'unica legge, riservandosi l'esame particolare dei programmi e dei bilanci dei singoli Ministeri alle Commissioni permanenti (249).

CONTI.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura di una interrogazione pervenuta alla Presidenza.

CERMENATI, *segretario*:

Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere in base a quali norme o disposizioni ha ordinato il rilascio degli alloggi di

proprietà dell'Amministrazione, siti in Napoli alla via Fracanzano 20 e Gemito 3, a ben trenta famiglie di pensionati e di modesti lavoratori che da anni vi abitano (1306).

PALERMO.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 9, e alle ore 16,30, col seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9.

I. Interrogazioni.

II. Seguito dello svolgimento delle seguenti interpellanze:

FABRI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri delle finanze e dell'industria e commercio.* — Per sapere, di fronte alle contraddittorie affermazioni di alcuni Ministri, quale è effettivamente la portata della scoperta del petrolio a Cortemaggiore, e nello stesso tempo quali provvedimenti il Governo intende adottare per impedire alla speculazione privata anche straniera di impossessarsi di questi importanti giacimenti petroliferi (123).

Bo. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per sapere se non creda di poter confermare i lusinghieri risultati delle ricerche di combustibili liquidi e gassosi nel sottosuolo della pianura Padana e per sapere se, di fronte al pericolo che taluno tragga occasione dalle scoperte testè fatte per soddisfare interessi esclusivamente privati e per conquistare posizioni di privilegio (pur invocando in apparenza il vantaggio pubblico), non ritenga opportuno assicurare il Parlamento e il Paese che la condotta del Governo e la sua politica legislativa saranno ispirate soltanto alla difesa degli interessi della collettività e al fine di incoraggiare il massimo sviluppo della produzione (126).

GORTANI. — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Intorno alle ricerche e prospettive petrolifere e metanifere in Italia (134).

BENEDETTI Tullio. — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Sulle direttive del Governo per il controllo delle licenze di importazio-

ne e di trattamento dei prodotti petroliferi ed in particolare sulle disposizioni prese per evitare la formazione di monopoli di produzione e di vendita, nonché speculazioni sull'accaparramento dei controlli delle Società petrolifere (141).

BRASCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per conoscere il pensiero, il programma e la politica del Governo in ordine alle ricerche petrolifere e alla coltivazione dei giacimenti di idrocarburi (193).

PARRI. — *Al Ministro dell'industria e commercio.* — Perché voglia esporre al Parlamento le direttive che il Governo intende seguire per la ricerca e lo sfruttamento delle ricerche metanifere e petrolifere nazionali, e voglia comunicare quando sarà presentato il progetto per la nuova legge mineraria il cui ritardo non può essere più a lungo protratto (215).

III. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ed alle caratteristiche dei vini tipici denominati « Marsala » (388).

2. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ed alle caratteristiche del vino tipico denominato « Passito di Pantelleria » (509).

ALLE ORE 16,30.

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1109) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (980) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario

dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (981) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (982) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. ROSATI ed altri. — Ricostituzione di comuni soppressi in regime fascista (499).

5. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

6. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

7. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

8. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

9. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta pubblica è tolta, ma prego i colleghi di non allontanarsi dall'Aula, perchè fra poco avrà inizio la seduta segreta (ore 19,35).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti