

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 34<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 1 OTTOBRE 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

#### INDICE

<b>CONGEDI</b> . . . . .	Pag. 1719	<b>FERRARI Giacomo</b> . . . . .	Pag. 1743
<b>CORTE COSTITUZIONALE</b>		<b>MILITERNI</b> . . . . .	1736
Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità	1720	<b>ELENCHI DEI DIPENDENTI DEL MINISTERO DELLA DIFESA AUTORIZZATI AD ASSUMERE UN IMPIEGO PRESSO ENTI ED ORGANISMI INTERNAZIONALI</b>	
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		Annunzio . . . . .	1720
Annunzio di presentazione . . . . .	1719	<b>INCHIESTA PARLAMENTARE</b>	
Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante . . . . .	1719	Deferimento di proposta a Commissione permanente in sede referente . . . . .	1720
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . .	1719	<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
Presentazione di relazione . . . . .	1720	Svolgimento:	
Trasmissione . . . . .	1719	<b>GRANATA</b> . . . . .	1722
<b>Discussione:</b>		<b>GUI, Ministro della pubblica istruzione</b> . . . . .	1725
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis):		<b>LIMONI</b> . . . . .	1732
		<b>MERLIN</b> . . . . .	1734
		<b>ROMANO</b> . . . . .	1734
		<b>STIRATI</b> . . . . .	1733
		<b>VERONESI</b> . . . . .	1734



## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

**C A R E L L I ,** Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 27 settembre.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto congedo il senatore Chabod per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputato DE MARIA. — « Modifiche al regio decreto 11 marzo 1935, n. 281, concernente i concorsi a posti di sanitari addetti ai servizi dei Comuni e delle Province » (158).

### Annunzio di presentazione di disegno di legge

**P R E S I D E N T E .** Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro del tesoro:*

« Autorizzazione alla spesa di lire 2 miliardi per la concessione di contributi sugli interessi per la effettuazione delle operazioni di credito finanziario di cui all'articolo 21 della legge 5 luglio 1961, n. 635 » (159).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede deliberante:

*alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

TESSITORI ed altri. — « Modificazione dell'articolo unico della legge 16 dicembre 1959, n. 1116, per il trattamento di quiescenza per il personale dell'ex Istituto friulano per orfani di guerra di Rubignacco » (136), (previo parere della 1ª Commissione);

PERRINO ed altri. — « Modificazione dell'articolo 83 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645 » (139), (previ pareri della 1ª e della 11ª Commissione);

PERRINO ed altri. — « Modificazione dell'articolo 14 della legge 5 marzo 1963, n. 246, relativa all'istituzione di una imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili » (140), (previ pareri della 1ª e della 7ª Commissione).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede referente:

*alla 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):*

FERRETTI. — « Proroga dei limiti di età per il collocamento a riposo degli impiegati

e salariati di ruolo delle Amministrazioni dello Stato » (124), (previo parere della 5ª Commissione);

BOCCASSI. — « Perdita e ricostituzione della pensione statale » (127), (previo parere della 5ª Commissione);

PICCHIOTTI. — « Abrogazioni e modifiche di alcune disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento » (130), (previo parere della 2ª Commissione);

*alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):*

PICCHIOTTI. — « Abolizione della pena dell'ergastolo » (131);

ADAMOLI ed altri. — « Regolamentazione temporanea dei canoni d'affitto » (137), (previ pareri della 1ª e della 9ª Commissione);

*alla 4ª Commissione permanente (Difesa):*

ALBARELLO ed altri. — « Riduzione della ferma militare a dodici mesi; aumento a 500 lire del soldo giornaliero dei militari; istituzione della ferma civile » (132), (previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione).

#### **Annunzio di deferimento di proposta di inchiesta parlamentare a Commissione permanente in sede referente**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha deferito la seguente proposta di inchiesta parlamentare in sede referente:

*alla 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):*

MONTAGNANI MARELLI ed altri. — « Inchiesta parlamentare sul Comitato nazionale energia nucleare (C.N.E.N.) » (Doc. 9), (previo parere della 5ª Commissione).

#### **Annunzio di presentazione di relazione**

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), il sena-

tore Angelini Armando ha presentato la relazione sul disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (126).

#### **Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale**

PRESIDENTE. Comunico che nello scorso mese di settembre sono pervenute ordinanze emesse da Autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

#### **Annunzio di elenchi dei dipendenti del Ministero della difesa autorizzati ad assumere un impiego presso Enti ed Organismi internazionali**

PRESIDENTE. Informo che, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, il Ministro della difesa ha comunicato gli elenchi dei dipendenti del Ministero stesso ai quali è stata concessa l'autorizzazione ad assumere un impiego presso Enti ed Organismi internazionali.

Detti elenchi sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

#### **Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza dei senatori Granata, Piovano, Vaccaro, Perna, Romano, Salati, Scarpino al Ministro della pubblica istruzione e di due interrogazioni, una dei senatori Limoni e Berlanda, l'altra dei senatori Romagnoli Caretoni Tullia, Amoletti e Stirati, sempre al Ministro della pubblica istruzione. Altre due interrogazioni al Ministro della pubblica istruzione sono state ora presentate dal senatore

Merlin e dai senatori Veronesi, Alcidi Boccacci Rezza Lea e Trimarchi.

Poichè si riferiscono allo stesso argomento, propongo che l'interpellanza e le interrogazioni siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura dell'interpellanza.

C A R E L L I , *Segretario*:

« GRANATA, PIOVANO, VACCARO, PERNA, ROMANO, SALATI e SCARPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Considerato lo stato di grave disagio provocato dalla applicazione ritardata e mal predisposta, della legge 28 luglio 1961, n. 831, ad un notevole numero di insegnanti costretti a raggiungere, pena la decadenza, località lontane dal luogo di abituale residenza, malgrado siano tuttora disponibili sedi più ambite, che, con molta probabilità, finiranno per essere assegnate successivamente a supplenti assunti con criteri di emergenza; ritenuto che nessun vantaggio, bensì notevole danno, deriverà all'andamento della vita della scuola dalla inopinata drasticità dell'atteggiamento assunto dal Ministro della pubblica istruzione, in quanto verrà certamente a crearsi una situazione di fatto che renderà aleatoria la presenza in cattedra di molti dei nuovi titolari; rilevato che già molte gravi incongruenze si sono verificate in conseguenza degli opinabili criteri adottati nel conferimento delle nomine; nel deplorare l'atteggiamento di ingiustificata ed inopportuna intrasigenza assunta in questa circostanza dal Ministro, gli interpellati chiedono di sapere se non ritenga opportuno, nell'interesse di un più ordinato andamento della vita della scuola (specie in questa delicata fase di inizio della nuova scuola media dell'obbligo) nonchè della necessaria tranquillità del personale insegnante, di impartire immediate disposizioni intese a consentire agli insegnanti non disposti, per validi motivi, a raggiungere le sedi loro assegnate, di mantenere, per il corrente anno scolastico, la cattedra o comunque la sede dove hanno insegnato nell'anno precedente, in attesa che un più vasto e razionale reperimento delle

cattedre effettivamente disponibili permetta di operare, in modo tempestivo e ponderato, i trasferimenti richiesti dal personale insegnante immesso in ruolo in virtù della legge in questione » (42).

P R E S I D E N T E . Si dia ora lettura delle interrogazioni.

C A R E L L I , *Segretario*:

« LIMONI, BERLANDA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno di provvedere, sulla scorta di motivate richieste degli interessati, a rettifiche o a scambi di sede e, dentro certi limiti, ad assegnazioni provvisorie degli insegnanti immessi in ruolo, in base alla legge 28 luglio 1961, n. 831, e di recente nominati in conformità delle graduatorie previste dalla precitata legge.

Pur essendo doveroso dare atto al Ministro della pubblica istruzione che le assegnazioni di sede sono state fatte con lodevole obiettività e scrupoloso riguardo delle istanze espresse dai docenti, nonchè con la tempestività imposta dalle esigenze del calendario scolastico — il che ha impegnato l'Amministrazione in una straordinaria, lunga e pressante fatica — non si può non rilevare che, in conseguenza delle assegnazioni fatte, si sono venute a determinare, per non pochi degli aventi diritto alla cattedra, delle situazioni di gravissimo disagio personale e familiare, che li costringono o a rinunciare alla cattedra o a non assolvere nella sede assegnata ai loro compiti con la disposizione d'animo e l'impegno che la funzione docente richiede » (129);

« ROMAGNOLI CARETONI Tullia, AMOLETTI, STIRATI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere per ovviare, in qualche modo, alla situazione di estremo disagio in cui versano numerosi insegnanti in seguito all'applicazione della legge 28 luglio 1961, n. 831 » (134);

MERLIN. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia preso od intenda prendere, per

evitare in qualche modo il danno di numerosi insegnanti obbligati di autorità ad assumere senza loro preventivo consenso determinate sedi (138);

VERONESI, ALCIDI BOCCACCI REZZA Lea, TRIMARCHI. — *Al Ministro delle pubblica istruzione.* — Per sapere se, in relazione alle risultanze dei concorsi per professori di ruolo in atto a' sensi e per gli effetti della legge n. 831 del 28 luglio 1961, per cui le comunicazioni di nomina e le assegnazioni di sede sono giunte e stanno arrivando impreviste agli interessati, arrecando loro grave disagio per dovere, talora, raggiungere sedi lontane, tali da comportare distacchi dalla famiglia con sfavorevoli varie conseguenze, per cui molti si vedono costretti a rinunciare alla nomina stessa, non ritenga necessario adottare, con urgenza, ogni più opportuno provvedimento del caso, di soddisfazione per gli interessati, tale da assicurare il buon andamento della scuola, onde evitare che, ad accettazioni, fatte per stato di necessità, seguano rinunce, domande di aspettativa, di congedo, assenze e, quindi sostituzioni, e così:

dare corso alle sistemazioni nei confronti dei docenti che manifestino il loro gradimento;

mantenere gli altri vincitori, nominati in ruolo, nelle sedi attuali per il prossimo anno scolastico 1963-64, durante il quale sarà agevole trovare confacenti sistemazioni (139).

P R E S I D E N T E . Il senatore Granata ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

G R A N A T A . Signor Presidente, per rispettare l'impegno assunto con la Presidenza di contenere lo svolgimento di questa nostra interpellanza entro il più breve tempo possibile, allo scopo di consentire all'onorevole Ministro di partecipare alla riunione di Governo già fissata e per permettere al Senato di riprendere rapidamente la discussione dei bilanci all'ordine del giorno, io ne limiterò l'illustrazione agli argomenti a nostro giudizio assolutamente indispensabi-

li, tenendo altresì presente quanto l'onorevole Ministro ha avuto occasione di dire, in sede di replica alla Camera, sulla materia a cui l'interpellanza stessa si riferisce. Desidero però, prima di entrare in argomento, anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, rivolgere in questo giorno, che segna l'inizio del nuovo anno scolastico, un cordiale pensiero augurale al corpo insegnante, agli alunni, alle famiglie, a tutto il personale della scuola italiana di ogni ordine e grado.

Debbo altresì precisare in via preliminare che, dopo aver ascoltato le argomentazioni dell'onorevole Ministro alla Camera, noi non avremmo insistito nel chiedere che venisse discussa al più presto la nostra interpellanza al Senato se le ragioni addotte dall'onorevole Gui a giustificazione dei criteri adottati in sede di applicazione delle norme della legge 831, ci avessero realmente convinti. Noi diamo atto all'onorevole Ministro di aver tentato, sia pur tardivamente, di adottare delle soluzioni conciliative, che a noi paiono del tutto parziali ed insufficienti, ma siamo ancora convinti che molti disagi, molte lagnanze si sarebbero potute evitare se si fosse adottata una procedura diversa da quella che il Ministro della pubblica istruzione ha ritenuto di dover applicare in relazione alla legge 831.

E per dimostrare che i nostri rilievi non derivano certamente, come l'onorevole Ministro garbatamente ha mostrato di sospettare, da preconcetta opposizione di principio, io passo subito ad esporre le nostre ragioni e le nostre proposte. Dirò anzitutto che noi ci associamo all'elogio che l'onorevole Ministro si è compiaciuto di rivolgere al personale addetto alla compilazione delle graduatorie prescritte dalla 831 per il massacrante lavoro svolto senza soste e senza risparmio di energia, ma siamo convinti che questa enorme fatica, compiuta con ritmo febbrile ed in modo affannoso, e per ciò stesso non esente da sviste, da errori che la fretta necessariamente comporta, si sarebbe potuta quanto meno attenuare, se ci si fosse resi conto tempestivamente dell'impossibilità di esaurire tutte le nomine entro i termini prescritti, e se si fossero adottati, salvi i diritti che la legge garantisce ai vincitori, criteri meglio rispondenti alla situazione eccezio-

nale determinata dal numero invero inusitato di nomine contemporanee, imposte dall'applicazione della legge in questione.

Quali avrebbero potuto essere — e sono ancora possibili — questi criteri da noi ripetutamente suggeriti e proposti, finora senza successo? Anzitutto l'emanazione di una circolare ai Provveditori agli studi, con l'invito a richiamare in servizio, a partire da oggi, tutto il personale che era già in servizio nello scorso anno scolastico. Ciò allo scopo di assicurare fin dall'inizio uno svolgimento, per quanto possibile, ordinato e regolare, alla vita della scuola, in attesa di una definitiva normalizzazione della situazione. Nel frattempo l'onorevole Ministro avrebbe potuto e potrebbe ancora far pubblicare tutte le graduatorie, per consentire agli interessati di prenderne visione e, se del caso, di esercitare tutti i diritti che la legge in questo caso consente. Infatti a noi risulta — e gradiremmo un'eventuale conferma o una smentita dall'onorevole Ministro — che alcune graduatorie non sono state pubblicate e che i vincitori hanno ricevuto la nomina senza la prescritta preventiva richiesta dell'indicazione delle sedi preferite. L'onorevole Ministro alla Camera giustificato codesta eccezionale procedura con l'esigenza di arrivare ad esaurire tutte le nomine prima dell'inizio dell'anno scolastico... (*Cenni di d'niego del Ministro della pubblica istruzione*). Almeno, mi pareva che fosse così.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. Non ho giustificato per niente questa omissione di richiesta, perchè non c'è stata l'omissione della richiesta.

G R A N A T A . Adesso chiariremo questo punto. Devo dire che in realtà codesto lodevole proposito di affrettare i tempi si è poi verificato solo in parte, perchè, per quanto a noi risulta, per alcune graduatorie non si è proceduto alla nomina, e si è preferito opportunamente — diciamo noi — rinviare all'anno venturo l'assegnazione delle sedi, fatta salva dalla legge medesima la decorrenza giuridica delle nomine dal primo ottobre 1962.

Ora, noi riteniamo che con molta probabilità, se codesto criterio, adottato solo nei confronti di alcune graduatorie — vedi quella per le cattedre di lettere nei ginnasi superiori — fosse stato adottato in misura più estesa, molte doglianze si sarebbero evitate, molti disagi si sarebbero eliminati.

L'onorevole Ministro ha dichiarato che in fin dei conti solo un quarto dei vincitori nominati è stato assegnato in una sede non richiesta, e in parecchi casi molto lontana dalla sede di abituale residenza. Ma intanto dobbiamo rilevare che su circa 20 mila nomine un quarto di scontenti costituisce già di per sé una quantità considerevole, specie se si tiene conto della particolare situazione dei nominati in virtù della 831. Nella stragrande maggioranza dei casi non si tratta di giovani appena laureati, bensì di insegnanti che hanno già raggiunto una certa età, che hanno quasi tutti un notevole stato di servizio prestato nella scuola, che hanno problemi connessi a particolari situazioni di famiglia e che in conseguenza delle nomine repentine e dell'ordine perentorio di raggiungere immediatamente la sede, pena la decadenza, si sono trovati e tuttora si trovano in stato di grave perplessità.

Non starò qui a citare tutta una serie di casi dolorosi che l'onorevole Ministro certamente conosce meglio di noi. D'altra parte la percentuale indicata dall'onorevole Ministro non corrisponde ai dati che sono in nostro possesso. Sappiamo che sono molto di più di un quarto gli scontenti. Questa percentuale è quasi del tutto valida solo per quanto si riferisce ai vincitori di cui alla tabella 1, per le cattedre di lettere nella scuola media; invece a noi risulta che dei vincitori iscritti nella graduatoria relativa alla tabella 1 avv. (cioè lettere negli avviamenti) più della metà sono stati assegnati in sedi non richieste. Ancora più grave è la situazione dei vincitori di cui alla tabella 2 avv., per i quali risulta che circa i due terzi sono stati destinati a sedi lontane e disagiate. Non parliamo poi delle graduatorie per l'insegnamento del latino e del greco nei licei, dove pare che solo tre, dico tre, vincitori abbiano ottenuto la sede desiderata. Presso a poco la stessa situazione si verifica per quanto attiene

alle nomine dei vincitori di cui alla tabella per l'insegnamento della storia e filosofia nei licei classici e scientifici.

Fatte le somme, si tratta di circa 10 mila insegnanti scontenti; situazione grave, situazione difficile, situazione di emergenza che richiede provvedimenti di emergenza. Noi riteniamo che questa situazione di grave disagio, che indubbiamente si riflette sulla vita stessa della scuola e ne investe e ne pregiudica il regolare andamento, si potrebbe sanare quasi del tutto se fosse accolto il nostro suggerimento inteso a consentire, a coloro che per validi motivi non possono raggiungere la sede loro assegnata, di rimanere, solo per quest'anno scolastico, a disposizione dei provveditori agli studi della provincia di residenza, i quali potrebbero confermarli nella cattedra da essi tenuta nel precedente anno scolastico se tuttora disponibile, o assegnarli ad altra cattedra nella stessa sede o quanto meno in una sede immediatamente vicina se la loro cattedra risultasse occupata da un nuovo titolare.

L'onorevole Ministro obietta, e conosciamo già questa obiezione, che ostano all'applicazione di questa misura motivi di illegittimità. Mi permetto di chiedere quali sono questi motivi e perchè sussiste l'illegittimità. Forse perchè in taluni casi si tratterebbe di straordinari i quali andrebbero a compiere un anno di straordinariato in una cattedra diversa da quella per la quale hanno vinto il concorso? In questo caso occorre ricordare una sentenza del Consiglio di Stato la quale precisa che il servizio prestato nel periodo di straordinariato in cattedra diversa da quella per la quale si è vinto il concorso è valido a tutti gli effetti per il successivo passaggio nel ruolo ordinario.

Cade pertanto, sul terreno puramente formale, l'obiezione dell'illegittimità.

L'onorevole Ministro aggiunge che ci sono delle impossibilità tecniche per realizzare siffatta misura. Ma quali possono mai essere codeste impossibilità tecniche? A noi risulta che, in parte, lo stesso Dicastero della pubblica istruzione le ha superate, e se le ha superate non sono più impossibilità, diventano semmai difficoltà, se vogliamo essere rigorosamente fedeli al significato dei termini.

Perchè le ha superate? Intanto perchè, di fatto, alcune nomine relative a talune graduatorie sono state rinviate; e noi abbiamo approvato ed approviamo codesto criterio di maggior cautela, inteso a consentire un più ampio reperimento dei posti disponibili. In secondo luogo, l'onorevole Ministro ha disposto — e noi approviamo senz'altro codesta disposizione — che venissero consentite le assegnazioni provvisorie per le madri che allattano, il che vuol dire quanto meno che una deroga alla norma è stata fatta almeno in questi due casi.

Allora non si può parlare più di impossibilità tecnica; semmai di difficoltosa applicazione di questa misura. Però devo subito dire che le difficoltà che senza dubbio comporterebbe l'adozione di siffatto criterio sarebbero molto meno gravi di quelle che certamente insorgerebbero ove non si adottassero rapidamente misure correttive e conciliative.

Onorevole Ministro, non è difficile prevedere che dopo l'inizio di questo anno scolastico saranno certamente moltissime le richieste di aspettative per motivi di salute — si tratta di insegnanti che hanno già raggiunto una certa età — o quanto meno per ragioni di famiglia. E queste richieste perverranno da parte di insegnanti i quali, per non rinunciare a una nomina tanto lungamente attesa, hanno accettato *ob torto collo* la sede loro assegnata, ma l'hanno accettata con una segreta riserva mentale. Sarà deplorabile tutto ciò; ma lo sarà fino ad un certo punto se si terrà conto di quelle particolari condizioni di disagio in cui appunto tali insegnanti sono venuti a trovarsi per la perentorietà con cui vengono applicati i termini prescritti dalle norme relative alla legge n. 831.

Quale sarà la conseguenza di tutto ciò? I presidi ad anno scolastico iniziato, se non addirittura ad anno scolastico inoltrato, si troveranno costretti a cercare supplenti, e dovranno cercarli tra quegli aspiranti all'insegnamento che non hanno ricevuto incarichi perchè agli ultimi posti nelle graduatorie provinciali in quanto meno provvisti di titoli o addirittura sprovvisti di laurea, con quanto danno per il normale andamento della vita della scuola è facile immaginare.



Ecco dunque che in ogni caso il disagio ci sarebbe lo stesso. È preferibile forse aggravare tale disagio all'inizio della vita dell'anno scolastico operando quelle assegnazioni provvisorie da noi proposte, anziché insistere nel criterio adottato con la conseguenza di dover poi provvedere a far ricoprire cattedre importanti da personale scarsamente preparato.

Ci sarebbe una ultima obiezione, quella dell'eventuale aggravio di spesa. Onorevole Ministro, noi abbiamo fatto i conti e ci risulta che, ove fosse applicata la misura da noi proposta, si realizzerebbe un risparmio per questo anno di circa 300 milioni.

Non illustro analiticamente questa mia affermazione, ma resto a disposizione di chi voglia ulteriori e più precisi chiarimenti circa i motivi per cui tale risparmio si verrebbe a realizzare.

E allora, non sussiste contro le nostre proposte il motivo della illegittimità, perchè c'è già una sentenza del Consiglio di Stato; non esiste l'impossibilità tecnica, perchè il Ministero stesso, in parte, questa difficoltà ha superato; non c'è neanche da tener conto della preoccupazione di arrecare maggiore scombussolamento alla vita della scuola, perchè tale situazione si verrebbe a determinare certamente, ed in modo più esteso, ove si persistesse nel criterio adottato.

Non c'è da temere un aggravio di spesa, perchè, in ogni caso, si realizzerebbe un risparmio di 300 milioni. Noi riteniamo pertanto che il Ministero possa ancora oggi rivedere le sue posizioni e procedere in modo da venire incontro alle istanze numerosissime espresse dagli interessati.

Concludendo, non posso che ribadire le nostre proposte, le quali si articolano nei seguenti punti: 1) invito formale a tutti i nominati, compresi coloro che hanno rinunciato per l'impossibilità di raggiungere immediatamente la sede assegnata (perchè non vorremmo arrecare un danno a coloro che si sono fatti parte diligente rinunciando alla nomina tempestivamente), a far pervenire entro tre giorni al Ministero e ai provveditori competenti eventuali richieste di assegnazione provvisoria per quest'anno scolastico nel posto o nella sede in cui hanno prestato ser-

vizio nell'anno precedente; 2) immediate disposizioni ai provveditori di procedere, per quanto possibile, a dette assegnazioni dopo aver compiuto il necessario reperimento delle cattedre disponibili; 3) emanazione, entro febbraio, di un'ordinanza con la quale si invitano gli aspiranti a presentare, non più tardi del 31 marzo, regolare domanda di trasferimento previa pubblicazione da parte del Ministero, in ottemperanza di una precisa norma di legge, delle cattedre e sedi disponibili.

Ci rendiamo perfettamente conto che ciò comporterà un ulteriore aggravio di lavoro per i funzionari, ai quali va tutta la nostra comprensione e tutta la nostra solidarietà in questo momento eccezionale e difficile per la vita della scuola. Ma noi siamo assolutamente convinti, senza presunzione, che solo nel modo da noi proposto sarà ancora possibile dare fiducia e speranza al corpo insegnante, serenità e assestamento alla vita della scuola, già tanto travagliata, in questo tormentato inizio del nuovo anno scolastico, per molti altri motivi dei quali parleremo certamente più a lungo quando verrà in discussione in quest'Aula il bilancio della Pubblica Istruzione.

La ringrazio, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** L'onorevole Ministro della pubblica istruzione ha facoltà di rispondere all'interpellanza e alle interrogazioni.

**G U I ,** *Ministro della pubblica istruzione.* Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero approfittare di questa circostanza per inviare il mio saluto agli insegnanti nel primo giorno di scuola, richiamandomi al messaggio che ho già inviato alle scuole, agli allievi, agli insegnanti, alle famiglie.

Vorrei anche rilevare preliminarmente che ho ascoltato con attenzione l'intervento del senatore Granata e che, con una lieta sorpresa, ho sentito venire meno in esso quel tono di rissa personale (che c'era nel testo dell'interpellanza) nei confronti del Ministro, accusato e fatto bersaglio per chissà quali irragionevoli intransigenze.

Ho già avuto modo di rispondere alla Camera su questo argomento in sede di discussione del bilancio sia in Commissione che in Assemblea. Risponderò anche a quest'Assemblea dotando la mia risposta di quegli ulteriori chiarimenti che sono suggeriti dal contenuto dell'interpellanza e delle interrogazioni e dai suggerimenti che sono stati proposti.

La legge 28 luglio 1961, n. 831, ed in particolare le norme contenute nel suo titolo III: « Sistemazione nei ruoli degli istituti di istruzione secondaria, artistica di insegnanti forniti di particolari requisiti », hanno arrecato all'Amministrazione, come è stato ricordato, un onere di adempimenti amministrativi che si impone alla considerazione con l'indubbio significato dei numeri: circa 35 mila gli aspiranti all'immissione in ruolo, per la verità non tutti fuori ruolo (molti infatti erano già professori di ruolo ma in una scuola diversa, per esempio nella scuola media nei confronti del ginnasio superiore o dei licei o degli istituti tecnici); circa 200 mila le domande presentate — 200 mila perchè moltissimi di questi insegnanti hanno presentato più domande, talvolta molte, in relazione alle varie idoneità o abilitazioni di cui erano in possesso — circa 19 mila gli insegnanti nominati, oltre i nominati per concorsi ordinari venuti ad espletamento pure in quest'anno, e precisamente 2.282. Così che il numero totale dei nominati in questa estate 1963 ascende, per la legge n. 831 e per i concorsi ordinari, a 21.272.

È noto, poi, che in virtù delle disposizioni della medesima legge n. 831, sono state pure compilate graduatorie ad esaurimento per la sistemazione negli anni venturi, secondo lo scaglionamento previsto dalla legge, dei rimanenti professori compresi nelle varie graduatorie.

Rilevanti, quindi, sono state le difficoltà che l'Amministrazione ha incontrato sul piano organizzativo. Notevoli pure quelle che si sono poste, in sede di applicazione, sotto il profilo dell'interpretazione di alcune norme, tanto che si è avvertita l'esigenza di sentire il Consiglio di Stato su quattro non marginali questioni. Io avrei con me questi pareri — espressi dal Consiglio di Stato —

ma ne risparmio al Senato la lettura; comunque, se qualcuno lo ritiene opportuno, posso consegnarli.

Pertanto, ove si tengano presenti i tempi di attuazione delle varie fasi — questa legge è entrata in vigore nell'ottobre 1961 — della complessa ed onerosa procedura, non potrà disconoscersi che l'Amministrazione abbia superato tempestivamente, in ammirevole spirito di dedizione al lavoro e con dignità, la prova, come alcuni degli interpellanti e degli interroganti obiettivamente e giustamente hanno messo in rilievo. E sono lieto di questo unanime riconoscimento, oltre che della Camera dei deputati, anche del Senato.

Devo anche dire che l'entrata in vigore di queste nomine è stata sempre costantemente sollecitata, non solo dalle organizzazioni sindacali, ma dagli onorevoli deputati e senatori in occasione delle discussioni del bilancio — per esempio dell'anno scorso — o di altre circostanze che hanno permesso di discutere i problemi della scuola. Anzi, qualcuno aveva manifestato qualche sorpresa per il fatto che le nomine non si fossero potute compiere entro il 1° ottobre 1962; il che, per la verità, era del tutto impossibile.

Abbiamo riparato insieme a questa delusione di una parte di coloro che attendevano la nomina nel 1962, con una disposizione di legge, approvata qualche mese fa, che riconosce la decorrenza giuridica delle nomine pur sempre a partire dal 1° ottobre 1962.

Quindi l'Amministrazione, nello sforzo che ha compiuto di provvedere tempestivamente alle nomine per il 1° ottobre 1963, non soltanto è venuta incontro alle legittime aspirazioni degli insegnanti interessati — per i quali un anno prima di nomina in ruolo ha un notevole significato, anche nella loro successiva carriera, da un punto di vista economico e da un punto di vista giuridico — ma è venuta in contro ai voti deliberati dalle organizzazioni sindacali ed agli espressi richiami delle Camere.

Mi pare, dopo di avere dimostrato la complessità degli adempimenti, che, di contro all'evidenza dei dati obiettivi, il rilievo mosso circa l'applicazione che viene qualificata « ritardata e mal predisposta », non abbia bisogno di particolari confutazioni. Conviene, in-

vece, esaminare attentamente l'aspetto più essenziale della questione, quello che attiene, cioè, all'assegnazione delle sedi e al conseguente disagio degli insegnanti assunti in ruolo.

Un'osservazione mi sembra appropriata in via preliminare, e cioè che l'Amministrazione, nel procedere all'assegnazione delle sedi, si è mossa, senza tema di smentite e come era suo dovere fare, nell'area della legittimità.

Io posso comprendere che le Assemblee, i deputati e i senatori, mettano in rilievo per particolari conseguenze alcuni aspetti di disagio, che d'altra parte l'Amministrazione e il Ministro conoscono e a cui partecipano vivamente, ma ritengo che si debba dare atto che dovere dell'Amministrazione era quello di applicare la legge, come del resto è stato detto e riconosciuto anche in altra sede. La Amministrazione ha infatti utilizzato tutti i posti di organico vacanti, ossia i soli che a norma di legge fossero utilizzabili per le nomine in ruolo. Se la legge avesse contemplato la possibilità di utilizzare, oltre ai posti di organico, anche quelli corrispondenti a posti di organico per orari e materia, come fu previsto nel caso della legge per l'istituzione dei ruoli speciali transitori, si sarebbe potuto disporre di un maggior numero di sedi ambite. I posti disponibili in sedi di maggiore gradimento, cui accennano gli onorevoli interpellanti, non sono invero utilizzabili per l'applicazione della 831.

Ma l'operato dell'Amministrazione deve essere ritenuto, naturalmente nei limiti di ogni operazione umana, indenne da censure anche sotto il profilo dei criteri adottati nel procedere all'assegnazione delle sedi. Si è seguito infatti l'ordine di merito, cioè l'ordine di iscrizione nelle graduatorie, e in quest'ordine si è tenuto conto dei desideri espressi dagli interessati. Esiste una diversità di criteri, disposta dalle leggi e seguita dalle Amministrazioni, allorchè si tratta della prima nomina in ruolo o dei trasferimenti. Allorchè si tratta della prima nomina in ruolo, l'Amministrazione deve seguire la graduatoria di merito; quando si tratta di trasferimento per chi è già in ruolo, l'Amministrazione segue criteri anche complementari: l'anzianità, il

disagio, il bisogno di avvicinamento al coniuge, le condizioni di famiglia, eccetera.

Orbene — e qui vengo a portare qualche dato — i tre quarti degli insegnanti nominati nei vari ordini e gradi di scuola sono stati assegnati ad una delle sedi richieste. Ovviamente, quando si dice « i tre quarti del totale », lo si dice mediamente. L'onorevole senatore Granata ha voluto dare qualche indicazione; io non leggerò tutte le decine di graduatorie, chè tedierei il Senato, ma desidero fornire anch'io qualche dato.

Concorsi ordinari di materie letterarie nelle scuole medie: l'85 per cento in prima sede, il 15 per cento in seconda e terza sede richiesta; in ogni caso tutti i nominati delle materie letterarie nella media sono stati sistemati in sedi della loro provincia. Le materie letterarie riguardano 849 nomine del concorso ordinario e 4.500 della 831.

Per la cultura generale nell'avviamento (ovviamente adesso noi, quando parliamo di media e di avviamento, non facciamo più distinzione, per l'entrata in vigore della nuova legge; ma essa entra in vigore dal 1° ottobre 1963; quando invece sono stati banditi i concorsi, nel 1961, c'erano ancora ruoli diversi per le scuole medie e di avviamento, e quindi ci sono graduatorie diverse) per la cultura generale nell'avviamento, dicevo, abbiamo i seguenti dati: concorso ordinario, 938 nominati, il 75 per cento in prima sede, il 25 per cento in seconda e terza sede richiesta. Cultura generale nell'avviamento in base alla legge n. 831: 2.600 nominati il 60 per cento in prima sede, il 10 per cento in seconda e terza sede, il 30 per cento in sede d'ufficio, in provincia o, per una parte, in province limitrofe.

Questo per dire come sia documentata la affermazione che, mediamente, i tre quarti sono stati nominati in una delle sedi richieste: non sempre è stata la prima, può essere stata la seconda o la terza sede. Per il quarto, come ho avuto l'onore di dire alla Camera, che non è stato sistemato in una delle sedi richieste, per una buona percentuale l'assegnazione è avvenuta in sedi di provincia limitrofa o della regione, e per una percentuale, pur sempre notevole data la grandezza

dei numeri di cui ragioniamo, ma comunque limitata, l'assegnazione è avvenuta in sedi di provincia anche lontana.

Il senatore Granata ha citato, per esempio, il concorso di latino e greco delle scuole di istruzione classica.

Questi posti naturalmente sono molto minori di numero, e quindi la percentuale è diversa. Nelle sedi richieste sono stati sistemati 10 nominati; questo però non si è verificato su un gran numero, come nel caso della scuola media, ma solo su 80. Per la filosofia e storia, invece, 57 su 169. Anche la sede richiesta, se si tratta della terza sede, può non entusiasmare il nominato, e quindi provocare un qualche disagio. Io di questo mi rendo ben conto, però faccio posto alle cifre per indicare quali sono, per la verità, le dimensioni reali del fatto, e perchè non abbiamo a travisarle perdendo il contatto con la realtà.

È ben naturale, peraltro, e ciò testimonia la diligenza con la quale si è proceduto, che, per le materie che offrivano maggiore disponibilità di cattedre, più elevata è stata la percentuale degli insegnanti che hanno ottenuta la sede desiderata, come ho dimostrato. Così per le 4.500 nomine per le materie letterarie della media, come ho documentato.

Con ciò non si vuol disconoscere o sminuire il disagio degli insegnanti che, per obiettiva impossibilità, sono stati assegnati a sedi non richieste. Si tratta di circa un quarto degli assunti in ruolo. Ma anche in questo caso bisogna distinguere: l'Amministrazione, fin dove è stato possibile, ha tenuto presenti le indicazioni fornite dagli interessati, sicchè una parte di essi ha ottenuto la sede in provincia vicina a quella richiesta, un'altra parte è stata assegnata a sede meno vicina, una parte infine anche a sede molto lontana da quella desiderata. Del disagio di questa categoria di insegnanti — disagio indubbiamente acuto per coloro che sono stati assegnati a sedi molto lontane da quelle ambite — il Ministro è pienamente consapevole, e forse più di ogni altro ne avverte le ripercussioni.

Sono stati quindi vagliati in tempo i possibili rimedi, ascoltati i suggerimenti, esaminate le indicazioni fornite, per la verità

quasi sempre contraddittorie fra di loro. Io potrei elencare, per esempio, le indicazioni di più organizzazioni sindacali consultate, e si potrebbe riscontrare come esse siano nettamente in contraddizione le une con le altre. È ovvio, per la difficoltà della materia, che quando si tenta di abbandonare il binario stabilito dalla legge si incontrano inevitabilmente altri inconvenienti, si feriscono diritti legittimi di altri, e quindi i suggerimenti non possono non essere contraddittori.

Per esempio, è stata esaminata in via preliminare l'ipotesi, pur ventilata, di conservare agli insegnanti, per l'anno scolastico che oggi ha inizio, le sedi e le cattedre ricoperte nel decorso anno; ipotesi invero illegittima, e questo anche per dichiarazione di organi competenti che mi sono fatto carico di consultare, perchè i concorsi hanno il fine essenziale di modificare nell'interesse della scuola situazioni preesistenti coprendo i posti vacanti per i quali si fa il concorso. E questo è tanto ovvio...

G R A N A T A . Onorevole Ministro, mi permetta un'interruzione. Questo è un caso speciale, perchè la maggior parte degli aspiranti aveva già un posto nella scuola. Quindi si copre una cattedra e se ne scopre un'altra.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione.* No, in parte, l'ho già detto prima, ma non ho difficoltà a sviluppare questo pensiero. Il concorso si fa per coprire i posti che sono messi a concorso, i posti di ruolo, di organico vacanti che sono messi a concorso. Questa è la finalità della legge. Una misura che non fosse prevista dalla legge (perchè io evidentemente avrei avuto il piacere di comportarmi diversamente se nella legge 831 ci fosse stata una norma la quale avesse derogato al sistema generale dei concorsi e delle assegnazioni oltre che dell'entrata in ruolo delle assegnazioni), od una disposizione nettamente contrastante con questa finalità della legge, è ovviamente illegittima. Questo, ripeto, non è soltanto un mio parere personale o dell'Amministrazione, è un parere anche di organi qualificati a darlo che ho voluto consultare. Ho già detto prima che i

posti che erano precedentemente occupati per incarico non erano sempre posti in organico; sono posti disponibili per numero di ore, per materie, ma che non sono in organico. Quelli che vengono messi a concorso sono posti vacanti in organico e debbono essere coperti dal concorso.

D'altronde una misura di questo genere è tecnicamente irrealizzabile — parlo ora dell'ipotesi più ampia, cioè quella di conservare tutti, che pure era stata proposta da qualche parte — perchè tra i vincitori c'è una percentuale che l'anno scorso non insegnava; c'è poi una percentuale che insegnava in scuole non statali; ci sono infine coloro che per ragioni di graduatoria (e la graduatoria segue il criterio del merito, come ho detto) hanno avuto il diritto di chiedere e di ottenere la sede gradita. E noi a costoro non possiamo contestare l'applicazione di questo diritto...

G R A N A T A . Ma nessuno di noi ha chiesto una cosa di questo genere!

G U I , *Ministro della pubblica istruzione.* Non ho detto a lei, ho detto che stavo esaminando le varie ipotesi, tra cui quella più ampia che è stata pure ventilata.

Si è poi esaminata — e qui vengo a lei — l'ipotesi di concedere agli interessati la facoltà di optare tra le sedi assegnate per nomina e la sede d'incarico di servizio del decorso anno scolastico. È questa la soluzione che il senatore Granata, con gli altri interpellanti, auspica, distinguendo tra insegnanti disposti e insegnanti non disposti a raggiungere la sede assegnata, e invocando per questi ultimi la possibilità di mantenere la cattedra, o comunque la sede nella quale hanno insegnato nell'anno precedente. Spero essere stato obiettivo...

G R A N A T A . Non disposti per validi motivi.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione.* D'accordo. Occorre precisare subito che la tesi dell'opzione non contempla due possibilità egualmente valide sotto il profilo giuridico.

Per quanto riguarda una parte di questa prospettiva, di questa indicazione, ricadiamo nelle considerazioni svolte prima. Non si tratta invero di scegliere tra due posti di organico disponibili ai fini della nomina in ruolo; se così fosse il problema non si porrebbe neppure. Si tratta invece, nella migliore delle ipotesi, di scegliere fra un posto di organico disponibile ai fini della nomina, quello di fatto assegnato, e un posto a tal fine non disponibile, da conferire quindi con assegnazione provvisoria.

Ma anche considerata in questi termini, l'opzione non è sempre possibile perchè non vi è alcuna certezza che sia disponibile nella sede ambita, sia pure per assegnazione provvisoria, un posto corrispondente alla cattedra che gli interessati hanno legittimamente coperto per effetto delle norme della legge n. 831.

Il senatore Granata nella sua esposizione ha voluto ulteriormente commentare contestando la tesi dell'illegittimità; ma la tesi dell'illegittimità è stata da lui contestata per il profilo, parziale, dell'assegnazione provvisoria ad un insegnamento non corrispondente alla cattedra per la quale l'insegnante ha vinto il concorso. Questo è un profilo, come ripeto, del tutto parziale. La obiezione dell'illegittimità sta anzitutto nella possibilità di applicare una legge di concorso non raggiungendo il fine della legge, che è quello di coprire i posti in organico vacanti, ma concedendo, sia pure ad una parte, la possibilità di optare rimanendo in posti non in organico vacanti, o che non sono comunque quelli contemplati dalla legge che vuole coprire i posti di organico.

Ma, prescindendo dalla legittimità, la norma non è tecnicamente possibile. Il senatore Granata ha obiettato (e l'argomento è un po' capzioso, senatore Granata, me lo consenta): l'impossibilità tecnica è già stata superata dall'Amministrazione quando l'Amministrazione medesima ha dato alle madri che allattano e ad altre limitate categorie la possibilità di conservare l'assegnazione provvisoria. Su questa ipotesi tornerò in seguito.

Vede, senatore Granata, il suo argomento è in parte capzioso perchè un conto è de-

rogare parzialmente, secondo una prassi già accettata dagli organi di controllo, e cercare i posti di assegnazione provvisoria in numero limitato fra quelli che sono reperibili nella provincia, ma un altro conto è, anche da un punto di vista tecnico, cercare e trovare i posti di assegnazione provvisoria in numero elevatissimo, così come accadrebbe qualora venisse accettata la sua proposta. Sono due cose radicalmente diverse.

G R A N A T A . Lei stesso poc'anzi ci ha detto che il numero degli scontenti è assai limitato.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. Mi perdoni, senatore Granata, questo ragionamento non tiene. Io non ho parlato del numero degli scontenti, ma del numero di coloro che non hanno avuto una delle sedi richieste. Non mi sono avventurato nella esplorazione di sentimenti personali di per sé imperscrutabili. Obiettivamente ho detto: quelli che non hanno avuto una delle sedi richieste.

Se lei apre a coloro che sono stati nominati la possibilità di optare, è evidente che chiunque non ha avuto la scuola nella condizione più comoda possibile opta per l'assegnazione provvisoria. Quindi il numero è ben diverso da quello che ho riferito relativamente a sedi assegnate non richieste, ma diventa certamente un numero enorme, macroscopico, che rende impossibile l'applicazione di un suggerimento del genere; il quale invece tecnicamente diventa possibile se contenuto in limiti ristretti e obiettivamente ben determinati.

Infine vorrei che quanti hanno avuto la amabilità di interrogarmi su questo punto (alcuni con una particolare comprensione per gli sforzi dell'Amministrazione, come il senatore Limoni, che ringrazio vivamente per il testo della sua interrogazione) tenessero presente che nelle provincie esiste il numero cospicuo di coloro che hanno la stabilizzazione o l'incarico triennale. Costoro non possono essere rimossi dal loro posto, se non per la nomina di un professore di ruolo o per il trasferimento di un professore di ruolo. Quindi, se applicassimo in

larga misura questo suggerimento, noi urteremmo anche contro questa disposizione, poichè non possiamo toccare i diritti acquisiti di migliaia di incaricati triennali o di stabilizzati ai quali il posto non può essere tolto se non per l'ipotesi ristrettissima che ho richiamato, non certo per una assegnazione provvisoria.

Veda, dunque, che non si tratta solo di una difficoltà, che pure sarebbe imponente, ma si tratta anche, oltre che di illegittimità, di impossibilità tecnica. In conseguenza, la soluzione proposta, a parte il ritardo dell'inizio dell'anno scolastico (la procedura sarebbe macchinosa: il Ministero dovrebbe informare i provveditori, i provveditori gli interessati, gli interessati presentare domanda, le domande venire vagliate, procedere alla distinzione di quelli che hanno diritto e di quelli che non hanno diritto, il che porterebbe via dei mesi e l'anno scolastico ne sarebbe gravemente turbato); la soluzione proposta, dicevo, avrebbe comportato inevitabili sperequazioni, tanto più gravi ed ingiustificate in quanto la sua concreta applicazione sarebbe stata condizionata non già dal grado di disagio degli interessati, non valutabile su scala nazionale, ma dall'effettiva possibilità di disporre nella sede ambita di un posto corrispondente alla cattedra vinta.

Come rimedio gli onorevoli interroganti propongono che sia mantenuta comunque la sede del decorso anno, anche se in essa non esista posto corrispondente alla cattedra vinta e, per ipotesi estrema, anche se non esista alcun posto disponibile.

Mi pare di aver già detto che questa proposta, in questi termini, non è accettabile.

G R A N A T A . Noi abbiamo detto: se possibile.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. E, se non è possibile, si torna al punto di partenza cioè che gli insegnanti che non possono essere accontentati devono raggiungere, con mesi di ritardo, la sede che il Ministero aveva loro indicato.

Invece credo che, nonostante tutto, sia preferibile, pur nel parziale disagio che essa

comporta, seguire la via maestra, la via indicata dalla legge con qualche temperamento opportuno: ed è quello che il Ministero ha cercato di fare. Anzitutto il Ministero non ha provveduto — lo farà nei prossimi mesi, quando la situazione si sarà assestata — alla nomina in una graduatoria (il senatore Granata ha parlato di più graduatorie, ma è stata una graduatoria) degli insegnanti di materie letterarie nei ginnasi, dei quali nessuno allo stato attuale avrebbe potuto ottenere la sede richiesta. Ma qui c'è una ragione tecnica. Anzitutto, quasi al cento per cento, questi vincitori del concorso per i ginnasi superiori sono già professori di ruolo nella scuola media o in scuole di avviamento; e poi la loro sistemazione è collegata all'applicazione delle graduatorie per i licei, perchè molti dei vincitori di liceo sono professori che erano già in ruolo nei ginnasi superiori. Quindi la loro sistemazione nei licei, che non può non essere antecedente, renderà liberi dei posti per coloro che aspirano ad andare nei ginnasi superiori.

Quindi, anche per una ragione tecnica, la Amministrazione ha voluto attendere questa sistemazione nei licei o negli istituti tecnici dei professori di ginnasio superiore che hanno vinto quei concorsi, perchè, nelle loro sedi, con minore disagio, possano essere sistemati gli insegnanti che hanno vinto nel ginnasio superiore. Naturalmente anche per questi vincitori la decorrenza della nomina resta fissata al 1º ottobre 1962 per effetto della legge 21 gennaio 1963, n. 357, che ho ricordato prima.

Vi è poi il caso di insegnanti che hanno partecipato a più concorsi ed hanno vinto più cattedre. Ecco qui un'altra possibilità offerta all'Amministrazione e che l'Amministrazione ha abbondantemente utilizzato e sta utilizzando: almeno una di queste cattedre risulterà libera perchè l'insegnante, avendo vinto più cattedre, sceglierà quella che preferirà per sue considerazioni. Ciò offre la possibilità di una rettifica nelle assegnazioni per coloro che non avevano avuto una sede gradita. Fino ad ora sono state effettuate: 150 rettifiche per le nomine nelle scuole medie; 120 per quelle negli istituti di istruzione classica; 200 per quelle negli

istituti di istruzione tecnica. E questa operazione, senza compromettere i diritti di terzi, cioè di quelli che vengono prima in graduatoria e che eventualmente avrebbero richiesto quella sede, consente e consentirà ancora per qualche settimana una possibilità di attenuare il disagio di coloro che sono stati nominati in sedi particolarmente lontane.

Inoltre, accogliendo anche il suggerimento di alcune organizzazioni sindacali, si sono prefigurate altre ipotesi obiettive che, per la loro natura, sfuggono alla possibilità di qualsiasi arbitrio: quella già accennata delle madri che devono provvedere all'allattamento dei loro bambini, ipotesi che non costituisce una novità perchè già contemplata in disposizioni e nella prassi di alcuni anni per le scuole elementari. Il Ministero con una apposita circolare, mandata ai provveditori, ha esteso alle insegnanti delle scuole medie superiori e inferiori vincitrici di quest'anno dei concorsi ordinari e della 831, questa possibilità dell'assegnazione provvisoria; ipotesi che, rivolgendosi ad un numero sopportabilmente limitato di casi, naturalmente è suscettibile di applicazione.

E insieme con questa ipotesi, l'Amministrazione ne ha prese in considerazione altre, come ad esempio quella dei grandi invalidi, di insegnanti infermi di una infermità permanente, che rende necessario l'accompagnamento o impossibile il trasporto. Vi è tutta una serie di ipotesi di questo genere, che l'Amministrazione ha del resto applicato e sta applicando, consentendo direttamente agli interessati la possibilità di utilizzazione nella provincia di residenza.

Per queste ipotesi, che si configurano come limitate, si è consentito di attuare spostamenti idonei ad attenuare l'eccezionale disagio.

Io ho potuto fare l'esperienza l'anno scorso, quando ho dovuto provvedere alla sistemazione in ruolo, non in questa misura, ma di oltre 4.000 insegnanti vincitori di concorsi ordinari; naturalmente anche in tale caso, su numeri di questa entità, si sono verificate molte situazioni di disagio. Nè è detto che i vincitori di concorsi ordinari siano sempre dei giovanotti; tutti sanno come

nel sistema dei concorsi valgono molto, ai fini anche della vittoria della sede, i titoli, i quali completano il risultato dell'esame e quindi — tutti ne hanno esperienza del resto — molte volte anche i vincitori dei concorsi ordinari sono persone anziane, che hanno famiglia e così via, e quindi, in parte, assimilabili a questi di cui alla legge n. 831.

Ebbene, gli oltre 4.000 insegnanti vincitori di concorsi ordinari dell'anno scorso hanno avuto problemi analoghi a quelli della legge n. 831. Anche in quell'occasione, che cosa ha consigliato l'Amministrazione? Ha consigliato che, salvo casi eccezionalissimi, gli insegnanti accettassero l'indicazione, il binario della legge, che è quello di entrare nel ruolo e sopportare, quando è il caso, il disagio inevitabile, nella previsione molto fondata che l'anno successivo, in sede di trasferimento o in sede di ampliamento — che nel frattempo può intervenire — di organico, o per l'istituzione di nuove scuole, o in sede di assegnazione provvisoria, a ragion veduta, fatta comparativamente, con l'accertamento dei motivi e quindi eliminando al massimo gli arbitri, essi avrebbero potuto trovare una sistemazione più conveniente.

Questa esperienza l'abbiamo fatta l'anno scorso ed anche quest'anno, dove molti, non dico tutti, ma molti di questi casi particolarmente disagiati sono stati riparati in sede di trasferimento o in sede di assegnazione provvisoria.

Io ritengo che, pur con i temperamenti che ho indicato e che indubbiamente riguardano ormai centinaia di casi — e ancor più saranno con le altre norme che ho ricordato — ritengo, ripeto, che comunque il rimedio più efficace, quello che non lede i diritti costituiti degli altri, che osserva la legge ed è anche il più produttore, sia quello di immettersi sin dall'inizio nel binario normale rappresentato dall'accettazione della sede. L'anno venturo, mediante il trasferimento o l'assegnazione provvisoria concessa a ragion veduta e nel rispetto del diritto di tutti, le situazioni di disagio saranno per la massima parte superate.

Questa, ripeto, non è una affermazione platonica, ma è il frutto delle esperienze

che l'Amministrazione ha fatto negli anni scorsi e che io personalmente ho fatto quest'anno. Per cui, rendendomi pure ragione del disagio di questa aliquota di insegnanti, questo è l'invito che io ritengo di poter loro responsabilmente rivolgere.

Ringrazio gli interroganti e gli interpellanti per aver richiamato l'attenzione su questo problema ed avere offerto al Ministro la possibilità, il consenso dell'Assemblea per introdurre anche alcune limitazioni degli inconvenienti che ho ricordato. Credo che, in ultima analisi, questa contemperazione, nell'osservanza della legge, dell'applicazione di queste norme e della fondata speranza della sistemazione dopo il servizio prestato in un anno nella sede assegnata, costituisca il complesso migliore per fronteggiare le conseguenze di questa grande operazione, che è la più grande immissione nei ruoli che sia mai stata effettuata nella storia della scuola italiana e che costituisce, pur con queste ombre, un grande fatto positivo di cui tutti possiamo rallegrarci. (*Vivi applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Limoni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**L I M O N I .** Anzitutto, onorevole Presidente, desidero associarmi al saluto che da più parti, e da parte del Ministro con un particolare messaggio, è stato inviato alla scuola, ai docenti, ai discenti, alle famiglie, in questo primo giorno di fatica per gli insegnanti e per i discepoli e in questo giorno che inizia un nuovo anno di ansie per i genitori. Mi consenta, Presidente, di esprimere anche il dispiacere e il rammarico che quest'anno scolastico, che si sperava si aprisse in un'atmosfera di tranquillità e di serenità dopo il varo del provvedimento della 831, che era destinato, nell'intenzione di tutti, a dare assetto alla scuola italiana, almeno per quanto concerne gli insegnanti di ruolo, si apra invece con una carica di turbamento, di disagio, di doglianze e di scontento.

Dobbiamo però ridimensionare questo scontento nei limiti indicati dall'onorevole Ministro. Sono decine di migliaia gli scon-



tenti, ma talvolta dobbiamo obiettivamente riconoscere che i lagni non sono giustificati: un po' alla volta va a finire che gli insegnanti vogliono che si fabbrichi la scuola davanti alla porta di casa loro! Ora, questo è troppo.

C'è però una zona d'ombra, di disagio e, nel mentre diamo atto all'onorevole Ministro e a tutta l'Amministrazione di non aver proceduto con inopinata fretta, di non aver applicato con eccessivo rigorismo la legge pur avendola posta in atto, come è dovere dell'Esecutivo, nel suo sostanziale dettato, dobbiamo riconoscere che qui ci troviamo di fronte ad una massiccia immisione in ruolo di insegnanti, quale mai è avvenuta, e per di più di insegnanti che si trovano in condizioni ben diverse da quelle dei candidati dei concorsi ordinari, i quali sono generalmente affrontati dai giovani laureati. Qui si tratta, invece, di un concorso tutto speciale, al quale hanno potuto partecipare decine di migliaia di insegnanti, molti dei quali avanti negli anni e nella carriera, incardinati ormai, per un complesso di rapporti familiari e di interessi di varia natura, in una determinata località, i quali insegnanti, trovandosi ad essere divelti da tali località, non possono non sentire gravissimo disagio.

L'onorevole Ministro ha giustamente invocato le linee della legittimità del procedere e noi non possiamo se non dargliene atto. Però mi si consenta di dichiararmi, direi, timidamente soddisfatto, dico timidamente, perchè mi pare di aver capito che qualche ritocco è consentibile ancora. Ci sono dei casi umani che non possono essere disattesi anche se, vorrei dire, l'operazione dovesse entrare in frizione col rigorismo della legalità. Ad esempio, quando si ha il caso di madri di famiglia che sono costrette ad andare sia pure in provincia limitrofa, dove non sempre le comunicazioni consentono il rientro in giornata in famiglia, oppure nell'ambito della regione, per cui questa madre, o un padre di famiglia, per un motivo o per l'altro, siano costretti a stare lontani dalla propria famiglia, non si può invocare la rigidità della legge per non accedere a ritocchi di assegnazioni. E vero, la legge è legge, ma

non vorremmo che questo sommo diritto, questo *summum jus*, finisse per determinare una somma ingiuria agli interessi legittimi, fondamentali e primari e della persona umana e della famiglia. Perciò, in questi casi, direi che si prendesse tempo per le debite correzioni.

È vero, sono state fatte delle rettifiche e non possiamo se non ringraziare l'onorevole Ministro di queste rettifiche, sia per quanto concerne la scuola media, sia per quanto concerne la scuola dell'ordine classico e degli istituti tecnici. Ma vorremmo pregare che, se fosse possibile, queste operazioni di rettifica, o anche eventuali scambi di sede, o anche assegnazioni provvisorie che si impongono, anche se è già iniziato l'anno scolastico, si facessero ugualmente. Non accadrà proprio niente nelle scuole, se anche quest'anno il turbamento o l'irregolare funzionamento della scuola si protrarrà per una, due, tre settimane durante il corso del mese di ottobre. Io ritengo che la cosa migliore e più importante sia di dare serenità e tranquillità a questi insegnanti, perchè, quanto più la scuola è tranquilla, tanto più è produttiva.

E pertanto, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro, il quale dice che in qualche settimana, se non ho colto male le sue parole, altre rettifiche ed altre assegnazioni provvisorie di sede, compulsando caso per caso, saranno fatte, io mi dichiaro, con questa speranza, soddisfatto.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Stirati ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**S T I R A T I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, mi dichiaro parzialmente soddisfatto. Non saremo noi a disconoscere certi benefici inerenti alla legge n. 831; ma non si può per questo trascurare il fatto che il concorso di cui oggi si discute ha generato una situazione del tutto diversa da quella che un concorso ordinario suole produrre. Siamo consapevoli, onorevole Ministro, che sotto il profilo giuridico e tecnico la questione non lascia dubbi; prendiamo atto della buona volontà del Ministro in merito all'oggetto, ma siamo al-

trettanto convinti che sarebbe stato, a suo tempo, necessario un minimo di preveggenza per non doverci poi trovare dinanzi alle tristi e gravi conseguenze lamentate da tutti. E riteniamo perciò che sia doveroso, per tutti noi che ci battiamo per la scuola, per il Ministro, per l'Amministrazione, andare incontro ai docenti, alle famiglie e in sostanza alla stessa scuola italiana.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Merlin ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**M E R L I N .** Io faccio molto presto, perchè mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Voglio però fare semplicemente una raccomandazione: io ho ascoltato il suo discorso ed ho quindi misurato la sua fatica e quella di tutti gli uffici del Ministero, dato l'enorme numero delle richieste, e quindi di questo anche ringrazio. Ma vorrei che l'ultima parte del suo discorso venisse attuata con la maggiore larghezza possibile, cioè con incarichi provvisori o con incarichi di altro genere, per cercare di accontentare e di soddisfare tutti coloro che protestano in questo momento.

Lo so che è una cosa difficile accontentare tutti; probabilmente non ci si riuscirà, ma è necessario dimostrare almeno la buona volontà del Ministero perchè i desideri di questi insegnanti siano soddisfatti.

Badi, onorevole Ministro, che gli insegnanti hanno indubbiamente un'arma in loro mano ed è la richiesta dell'aspettativa. So già che alcuni nominati non hanno accettato l'incarico. Ora, se il frutto di tutto questo lavoro fosse quello di far perdere degli insegnanti oppure di far sì che insegnassero dei malcontenti, tutto questo non andrebbe indubbiamente a vantaggio della scuola. Siccome lei e noi, ma soprattutto lei, lavoriamo per la scuola, così io le raccomando di attuare l'ultima parte di quello che ci ha promesso.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Veronesi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**V E R O N E S I .** Per quanto esposto dall'onorevole Ministro, specie nell'ultima parte del suo discorso, penso che, pur nel rispetto della legge, qualche provvedimento, di carattere temporaneo e transitorio e di più concreto effetto, poteva e doveva essere preso.

Ritengo che le misure prese e preannunciate siano purtroppo insufficienti e per questo mi dichiaro insoddisfatto.

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Romano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**R O M A N O .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, non siamo nè « timidamente », nè « parzialmente » soddisfatti della replica dell'onorevole Ministro. Ci dichiariamo apertamente insoddisfatti delle sue dichiarazioni, le quali in sostanza hanno ribadito la intransigenza che da parte dei sindacati gli è stata rimproverata per l'applicazione burocratica, astratta della legge. Siamo apertamente insoddisfatti della risposta fredda e burocratica che è stata data alla nostra interpellanza, la quale pur proponeva una soluzione che l'onorevole Gui ha ritenuto di dover respingere per i motivi che ci ha illustrato. Ora, noi, nel momento in cui il Ministro ha respinto le proposte che da parte nostra, da parte dei sindacati precedentemente e da ogni parte politica sono state avanzate nel passato, ci saremmo aspettati ch'egli avesse proposto delle controsoluzioni che non fossero il timido palliativo che ci ha esposto nella conclusione della sua risposta. Ci saremmo aspettati che in tempo utile l'onorevole Ministro, che prevedeva il caos che si sarebbe determinato per l'applicazione di questa legge, si fosse presentato nelle Aule del Parlamento ed avesse chiesto, quanto meno, una rettifica della legge per poter conferire gli incarichi non soltanto per le cattedre di organico, ma anche per le cattedre corrispondenti a posti di organico; rettifica che si sarebbe potuta ottenere con la procedura urgentissima in poche ore, qualora l'onorevole Ministro avesse tempestivamente predisposto i provvedimenti per l'applicazione della legge 831. In effetti è mancata assolutamente ogni preveggenza,

non si sono voluti seguire i suggerimenti, i consigli che da ogni parte sono venuti e ci si è attenuti ad una linea di rigida applicazione della legge, linea che comunque poteva essere diversamente attenuata, anche accettando la nostra proposta.

La nostra proposta partiva dalla constatazione dello stato di caos nel quale si apre oggi la scuola italiana, una scuola senza insegnanti, in moltissimi casi senza presidi o con presidi scelti, il più delle volte, per pressioni di vario genere, tra professori diplomati, anche nelle scuole nelle quali c'erano professori laureati che potevano essere utilizzati. E la scuola, nonostante i provvedimenti dell'onorevole Ministro, rimane oggi senza insegnanti in periferia, dove, avendo i più rifiutato la riconferma, non si presenteranno come supplenti, non essendo tenuti per legge ad accettare la nomina fatta dai presidi. Talvolta i presidi delle scuole periferiche non hanno nominato e si rifiutano di nominare i supplenti, per la preoccupazione di dover pagare in proprio. I maestri laureati, che l'anno scorso hanno assolto ad un'utile funzione di copertura delle cattedre vacanti di scuola media, tornano al loro insegnamento nelle scuole elementari, molte volte, nella speranza di poter essere utilizzati non si sa come, nè quando. E non si va verso la normalità nemmeno in quei centri nei quali le cattedre sono state in parte coperte da titolari o da vincitori del concorso bandito in base alla legge n. 831 perchè, mancando gli insegnanti di cattedre collaterali, si procederà con orari ridotti o con frequenza alternata delle classi.

In questa situazione, verrebbe fatto di pensare addirittura che sarebbe valsa la pena di rinviare di una quindicina di giorni l'inizio dell'anno scolastico, che in effetti stamani non vi è stato così come ci saremmo aspettati. Non giova chiamare gli alunni alla frequenza di lezioni distratte di insegnanti che pensano alla famiglia lontana, all'anno infernale che dovranno trascorrere, insegnanti che aspettavano un comando non ottenuto l'anno scorso e sperato legittimamente per quest'anno. Intendo riferirmi a coloro che l'anno scorso, dichiarati vincitori di concorso, avrebbero potuto legittima-

mente aspettare un comando in una sede migliore almeno per quest'anno.

Con la nostra interpellanza noi avevamo comunque proposto una soluzione, e l'onorevole Ministro la respinge perchè illegale, perchè inattuabile. Ma vorremmo chiedere: nell'azione del suo Dicastero per l'applicazione della legge n. 831, onorevole Ministro, cosa c'è che possa non ritenersi un'evidente forzatura della legge? Esistono forse le graduatorie pubblicate ufficialmente? Sono state pubblicate nel Bollettino ufficiale della Pubblica istruzione? Sono state approvate dagli organi di controllo? Sono allora legittime le nomine fatte? È possibile che alcuni possano essere stati esclusi o male inclusi nelle graduatorie e non abbiano avuto la possibilità di proporre ricorso, non essendo state ancora pubblicate ufficialmente le graduatorie? Perchè non si è proceduto alle nomine del ginnasio superiore? Anche questa non è un'evidente forzatura della legge? E non è forse una deroga alla legge l'eccezione fatta per le donne in periodo di allattamento? E perchè — vorremmo chiederci — escludere, nell'attuazione di questa norma, coloro che hanno partorito anteriormente al 1° gennaio 1963?

Questo provvedimento fa il paio con una analoga decisione adottata per la scuola elementare, e l'onorevole Ministro lo ha ricordato. Nella scuola elementare, onorevoli colleghi, si concede il comando solamente per un anno; se l'anno di comando scadesse nel mese di maggio, l'insegnante dovrebbe tornare alla sua cattedra originaria per essere sostituito con una supplente nell'ultimo mese di lezione. Questo potrebbe accadere anche per la scuola secondaria, se si applicasse rigidamente il criterio proposto dall'onorevole Ministro.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione.* Non è affatto così.

R O M A N O . Così è; per un anno solare e non un anno scolastico...

G U I , *Ministro della pubblica istruzione.* Parliamo della media, non delle elementari.

R O M A N O . Benissimo, parliamo della media e non delle elementari. Ma lei faceva analogia con un provvedimento per le scuole elementari, ed io mi rifacevo ad una deficienza della sua circolare almeno per quanto riguarda le scuole elementari.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. Prima di pronunciare dei giudizi così drastici bisognerebbe che si informasse.

R O M A N O . Sono informato. Evidentemente nell'applicazione di una sua circolare i provveditori si comportano così.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. La circolare delle elementari non è la medesima della media...

R O M A N O . Siamo d'accordo che non è la stessa.

G U I , *Ministro della pubblica istruzione*. E allora?

R O M A N O . Comunque, onorevole Ministro, nella circolare da lei inviata per le donne che allattano, per quanto riguarda la scuola secondaria, ella ha sancito che l'unica funzione cui è preposta la madre nei riguardi del figlio è quella dell'allattamento e che, trascorsi 8 o 9 mesi dalla nascita del bambino, la madre può tranquillamente abbandonare il figlio alle cure di chicchessia per trasferirsi in altra sede ed accettare la nomina che dal Ministero le è stata conferita.

Negli ultimi giorni l'onorevole Ministro pare abbia compiuto un passo indietro anche rispetto agli impegni assunti alla Camera dei deputati nei confronti di coloro che, per gravissimi, comprovati motivi, si trovarono in particolari condizioni che impedissero loro di raggiungere la sede di destinazione. Questa intransigenza — che le è stata rimproverata, onorevole Ministro — appare dunque pienamente provata dai fatti.

Occorre ricordarsi, onorevoli colleghi, che oggi, mentre si riaprono le scuole statali, si riaprono altresì, in ben altra situazione, le scuole non statali ove non mancano gli in-

segnanti, nè le aule, nè le suppellettili, ove addirittura rimane, rigida discriminante di classe, l'insegnamento aggiuntivo del latino che sostituirà nel futuro l'antico insegnamento del pianoforte per i figli della bella gente italiana.

Questa polemica che noi conduciamo, però, non può farmi dimenticare che oggi, nonostante tutto, si riapre la scuola italiana, e, nel concludere, non posso fare a meno di associarmi alle espressioni pronunciate dal senatore Granata, che inviava un saluto ed un augurio di buon anno al personale docente e discente della scuola italiana.

Questo augurio e questo saluto si accompagnano al nostro impegno di portare decisamente avanti la lotta ingaggiata per dare al popolo italiano una scuola democratica e moderna, quale la volemmo uniti, colleghi della Democrazia cristiana, quando uniti votammo la Costituzione della nostra Repubblica. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni è esaurito.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'Aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo ».

Dichiaro aperta la discussione generale. E iscritto a parlare il senatore Militerni. Ne ha facoltà.

M I L I T E R N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, le cifre della parte effettiva dello stato di previsione del Ministero dei trasporti ripropongono un problema di spese le cui sempre più

vaste dimensioni trascendono ormai l'aspetto tecnico, contabile e amministrativo per rivelare la sostanza di un problema che non è più soltanto di mera spesa ma di grande impegno tecnico, economico e sociale.

Penso sia necessario cedere, per un momento, la parola alle cifre. Di fronte ad una spesa di sola parte effettiva per milioni 27.008,3 lo stato di previsione per l'esercizio finanziario in corso prevede ben 18.628,1 milioni, con un sensibilissimo aumento rispetto ai 17.129,3 dell'esercizio precedente, per oneri relativi agli investimenti per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse alla industria privata.

Sono oneri che riguardano, per milioni 10.083,5 sovvenzioni chilometriche e contributi straordinari alle aziende concessionarie; per milioni 8.530 sussidi integrativi di esercizio ai concessionari delle ferrovie stesse; per milioni 14,6 sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie.

Nell'aprile del 1962, in sede di discussione del piano per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie statali, riprendendo un tema che, insistentemente, da me, da molti altri colleghi, in Aula, in Commissione, con interrogazioni ed interpellanze, viene riproposto all'attenzione del Parlamento e del Governo, il problema delle ferrovie concesse, e delle calabro-lucane in particolare, costituì oggetto di ampio dibattito.

Io non intendo associarmi a coloro che condannano *in toto* il sistema delle ferrovie in concessione. Ritengo, anzi, mio dovere riconoscere la funzione di propulsione e di prima rottura dell'isolamento ferroviario che le aziende ferroviarie private hanno esercitato nella prima metà del secolo, in molte zone del Paese e nell'Italia meridionale in specie. Però sostenni ieri e ripeto oggi che il problema del potenziamento, dell'ammodernamento, del riclassamento esiste non soltanto per le Ferrovie dello Stato ma esiste anche per le ferrovie in concessione. La situazione economica e tecnica di quasi tutti gli impianti ferroviari in concessione, come molto opportunamente ha rilevato il collega De Unterrichter nella sua realistica, ampia ed acuta relazione, va diventando ogni gior-

no più pesante ed in certi casi davvero insostenibile.

Onorevoli colleghi, è bene riconsiderare alcune dimensioni del sistema. Le ferrovie in concessione esercitano complessivamente 4.981 chilometri di linea, circa un terzo dello sviluppo chilometrico delle ferrovie statali pari a chilometri 16.395, con un traffico viaggiatori pari a circa la metà: 170 milioni contro 386 milioni (nel 1962). Si deve tener conto, inoltre, del fatto che il traffico sulle ferrovie in concessione si svolge su brevi distanze, come risulta dai dati riportati a pagina 10 della relazione De Unterrichter. Il percorso medio per viaggiatore, sulle ferrovie dello Stato è di chilometri 72, sulle ferrovie concesse, di chilometri 19. Il rapporto reale, quindi, che si desume dai valori viaggiatori-chilometro è di gran lunga minore per le ferrovie in concessione. Ferrovie dello Stato miliardi 27; ferrovie concesse, 3 miliardi. E tutto ciò con ovvie incidenze negative sulla economia dell'esercizio.

Questi dati sono l'indice dell'effettiva rilevanza del settore nel quadro dell'attività economica del Paese, specie se si considera, come esattamente rileva il senatore De Unterrichter, che il traffico sulle linee concesse è, nella stragrande maggioranza, traffico popolare, costituito da lavoratori e studenti che giornalmente raggiungono i rispettivi posti di lavoro e di studio.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, siamo di fronte ad un problema la cui soluzione non consente ulteriori rinvii ed impegna gravemente la nostra responsabilità perchè, a parte ogni altra pur rilevante considerazione di ordine sociale ed economico, in moltissimi casi è seriamente compromessa la stessa sicurezza degli impianti e del traffico.

L'anno scorso, il ministro Mattarella, pur rilevando che ci stavamo occupando della legge di finanziamento di un piano interessante le sole Ferrovie dello Stato, nella seduta del 17 aprile dichiarava: « Indubbiamente il problema delle ferrovie concesse ha dimensioni notevoli ed un piano per il loro ammodernamento e per la loro sistemazione è allo studio del Ministero, che si riserva di comunicare le sue conclusioni al Parlamento al momento opportuno. Lo stu-

dio (precisava il Ministro) riguarda l'ammodernamento delle linee, il finanziamento dell'eventuale riscatto e quegli altri provvedimenti di impostazione e sistemazione che si rendessero opportuni. Tutto il settore (concludeva l'onorevole Mattarella) è all'esame del Ministero ed il Governo si riserva di portare le sue conclusioni che non possono non essere attentamente meditate anche per la complessità di carattere tecnico e per le dimensioni di carattere economico ».

Io non intendo, onorevole Ministro, riproporre oggi il problema nel suo complesso, anche perchè spero che al più presto il Ministero dei trasporti possa essere in grado di sottoporre al Parlamento uno schema di programmazione per la sistemazione delle ferrovie in concessione; e sarà quello il momento opportuno per la ponderata rivalutazione globale della materia.

Penso, però, che sia necessario sottoporre sin da ora all'attenzione del Governo e del Parlamento una esigenza: l'esigenza, cioè, di una organica connessione programmatica ed operativa tra il Piano decennale per le FF.SS. ed il programma di potenziamento delle ferrovie concesse. Queste ultime — le ferrovie concesse — sono peraltro, in potenza, per quanto concerne la loro eventuale riqualificazione giuridica, e in atto per quanto riguarda la loro natura e funzione di pubblici servizi di trasporto, sono, dicevo, ferrovie nello Stato, per lo Stato ed anche dello Stato, costituenti materia ed onere della nostra politica ferroviaria.

Ho detto: « organica connessione programmatica ed operativa », e preciso: connessione programmatica, in ordine ai postulati fondamentali della nostra politica ferroviaria; connessione operativa, in relazione agli stessi stanziamenti del piano decennale delle ferrovie dello Stato, e specialmente a quei due quinti degli 800 miliardi del primo quinquennio (320 miliardi) che il piano decennale destina all'Italia meridionale ed insulare.

Il Piano decennale pone un criterio generale che non può non valere anche per le ferrovie concesse: l'urgenza di adeguarsi, eliminando strozzature e squilibri, alle esigenze nuove determinate dall'espansione del-

l'economia italiana, che ha trovato le ferrovie in posizione non solo di disagio per l'invecchiamento del materiale, ma di inadeguatezza quantitativa oltre che qualitativa.

Certo, non saremmo obiettivi se, anche in questa occasione, non riconosciamo, tuttavia, il notevole impegno politico che ha visto l'Italia, nel periodo post-bellico della ricostruzione, in prima linea, tra le Nazioni europee, nell'ardua impresa del risanamento e rinnovamento del patrimonio ferroviario. E penso che oggi siano tutti lieti di poter salutare a capo del Dicastero dei trasporti, nel momento in cui sta per iniziarsi l'esecuzione del piano decennale, l'illustre collega senatore Corbellini, che di quell'immane e storica impresa fu l'illuminata guida tecnica ed il dinamico ed appassionato animatore. (*Vivi applausi dal centro*).

Un altro criterio operativo del Piano decennale richiama, ancora una volta, la necessità di connessione con il programma di sistemazione delle ferrovie concesse. Il piano decennale, nelle prospettive di adeguamento delle ferrovie italiane alle nuove esigenze determinate dall'espansione economica del Paese, incrocia la dinamica operativa di un altro piano di sviluppo: il « piano verde ».

Le esigenze di sviluppo dell'economia agricola del nostro Paese e dell'agricoltura meridionale in specie, se è vero che sono soprattutto connesse al potenziamento delle comunicazioni di grande distanza che debbono porre i prodotti, e particolarmente le derrate dell'Italia meridionale, in condizione di poter raggiungere rapidamente i grandi mercati della Valle Padana e dei Paesi del Mercato comune, è anche vero che restano tuttavia condizionate dall'efficienza di più agevoli raccordi funzionali tra la rete delle ferrovie secondarie e la rete delle ferrovie statali.

Onorevoli colleghi, non solo per indicare al Governo e al Senato, molto brevemente, un esempio probante dell'urgenza di connessione tra piano decennale e programma di sistemazione delle ferrovie concesse, ma soprattutto per il dovere che ho di sottoporre ancora una volta alla più vigile considerazione del Senato e del Governo un problema fer-

roviario calabrese, anzi calabro-lucano, la cui soluzione è davvero non più oltre differibile, mi sia consentito rinnovare formalmente la richiesta di trasformazione della linea Spezzano Albanese-Castrovillari-Lagonegro, oggi in concessione alle calabro-lucane, da scartamento ridotto a scartamento ordinario. Ed è il caso di cedere, ancora una volta, la parola alle cifre.

Il Ministero dei trasporti, definendo il programma del primo quinquennio di attuazione del piano decennale (1962-63, 1963-67), ha suddiviso la spesa complessiva degli 800 miliardi nelle seguenti principali direzioni di intervento: 320 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile; 100 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento ed ammodernamento degli impianti di armamento; 335 miliardi per le opere necessarie ad aumentare la sicurezza dell'esercizio, a migliorare i trasporti operai di massa, eccetera. I due quinti dell'intero programma, e cioè 320 miliardi, dovranno essere destinati, per legge, all'Italia meridionale ed insulare. Sono fondi che, nel quinquennio, dovranno essere impiegati per le sole ferrovie dello Stato. Ma lo studio già preannunciato, l'anno scorso, dal Ministro dei trasporti per il potenziamento e la sistemazione delle ferrovie in concessione prevede anche l'ipotesi del riscatto e non esclude quella della trasformazione da scartamento ridotto a scartamento ordinario.

Infatti, allorchè nella primavera del 1962, anche con una specifica interrogazione, riproponevo il problema della trasformazione del tronco ferroviario Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro, il Ministro, nella sua risposta in data 28 maggio, non escludeva la « trasformazione di detta linea a scartamento ordinario », ma riteneva — cito testualmente — che « l'entità di traffico non può giustificare, almeno per il momento, le ingenti spese necessarie ». È la tesi che viene riaffermata, onorevole Ministro, anche nella cortese lettera che ella mi ha fatto pervenire il 10 settembre scorso.

Prima di fornire al Governo, al Ministro dei trasporti ed al Senato nuovi elementi di giudizio sull'opportunità e l'urgenza della

predetta trasformazione, mi sia consentito di chiedere alla cortesia del Ministro una informazione che penso interessi non tanto la trasformazione del tronco ferroviario Castrovillari-Spezzano Albanese Terme, quanto un problema generale di ben più vaste dimensioni. Ed il discorso si innesta, di nuovo, all'esigenza di coordinamento tra piano decennale delle ferrovie dello Stato e programma di sistemazione delle ferrovie in concessione.

Il Ministero dei trasporti, lo scorso anno, ha già annunciato, ufficialmente, al Parlamento, che lo studio del programma di sistemazione delle ferrovie in concessione prevede anche l'ipotesi del riscatto e della trasformazione a scartamento ordinario. Io chiedo ora alla cortesia del Ministro di conoscere se nel primo stralcio quinquennale del piano decennale non sia opportuno e necessario, sin d'ora, inserire una prima previsione della spesa occorrente per rendere operante il piano decennale anche sulle linee di cui si prevede il riscatto e la trasformazione, e che, certamente, sono tra quelle che più hanno bisogno di urgenti interventi, per garantire la sicurezza del traffico ed attuare il potenziamento degli impianti di armamento.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Lei sa che la concessione delle calabro-lucane scade con il 1º gennaio prossimo.

D E L U C A L U C A . Con il 1º gennaio cessa la gestione privata?

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Con il 1º gennaio passano allo Stato.

D E L U C A L U C A . La concessione non verrà rinnovata?

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Io credo di no.

M I L I T E R N I . La ringrazio, onorevole Ministro.

Premessa questa richiesta, che, ripeto, concerne il problema generale del necessario coordinamento tra piano decennale e programma di sistemazione delle ferrovie in concessione, io sento il dovere di insistere vivamente perchè sia programmata e finanziata, con assoluta priorità, l'urgente trasformazione a scartamento ordinario del tronco ferroviario Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese Terme.

Come ella sa, onorevole Ministro, la cronistoria della soluzione di questo vitale problema fa, ormai, parte della preistoria delle vicende ferroviarie italiane. Il Ministero dei trasporti, da decenni, è convinto della necessità di provvedere alla trasformazione a scartamento ordinario della ferrovia Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese Terme. Ma esiste negli atti parlamentari anche la testimonianza di un'amara e tuttora incandescente delusione. Erano i tempi dei governi monarchici. E si era, tuttavia, giunti alla soluzione tecnica e finanziaria. La ferrovia a scartamento ordinario Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro appariva, finalmente, realtà in atto, e non più nel limbo dei sogni lungamente ed invano sognati. Ma i fondi già destinati alla linea a scartamento ordinario Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro, improvvisamente, furono risucchiati... da un vortice del vento del Nord. E vennero stornati ed investiti nella costruzione della linea Cuneo-Torino! Con tutto l'ossequio più fervido per la culla del Risorgimento, mi sia consentito riaffermare, decisamente, che è nell'interesse solidale del Paese che simili episodi non abbiano più cittadinanza nello Stato democratico, che vede la Repubblica italiana storicamente impegnata nella Rinascita del Mezzogiorno per l'unità reale e vitale dell'Italia.

Io la ringrazio, onorevole Ministro, per avere recentemente, dalle colonne de « Il Popolo », nel numero speciale dedicato alla Fiera del Levante di Bari, riaffermato l'impegno del suo Dicastero « per il risanamento economico del Mezzogiorno attraverso il potenziamento ed il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie », e per avere autorevolmente riconosciuto che al pro-

cesso di rinnovamento delle ferrovie è intimamente connesso il dinamismo dello slancio produttivo del Sud. Come la ringrazio, anche, per aver sollecitamente disposto il sopraluogo tecnico e le necessarie riparazioni al viadotto ferroviario di Cassano Ionio, sul menzionato tronco calabro-lucano Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro. Ma è la soluzione radicale del problema che ormai si impone con carattere d'urgenza. È un'istanza che ha, ormai, raggiunto il livello e l'incandescenza di un'autentica tensione sociale! Ella, signor Ministro, in questi ultimi anni e nelle decorse settimane ha sentito che la coscienza delle popolazioni interessate è in allarme per la ritardata soluzione integrale di questo problema. L'Amministrazione comunale di Castrovillari, la Camera di commercio, industria ed agricoltura di Cosenza, i Sindacati, le Direzioni di partiti, gli Enti ed i Consorzi di sviluppo industriale della zona, a chiare note, al Parlamento ed al Governo, che del popolo sovrano sono, in democrazia, gli organi esecutivi delle istanze di rinascita e di giustizia, hanno detto e ripetuto che la Calabria del Pollino e le vaste zone lucane contermini hanno urgente e vitale necessità di essere liberate dall'isolamento cui attualmente sono condannate da un'autentica strozzatura ferroviaria.

Il tronco ferroviario Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese Terme giunge alla stazione ferroviaria di Spezzano Albanese Terme, che è anche stazione delle ferrovie dello Stato, sulla linea Paola-Cosenza-Sibari-Metaponto-Taranto, ma vi incrocia con la strozzatura di un binario a scartamento ridotto. E questa strozzatura contribuisce a bloccare le più sicure ed immediate prospettive e programmazioni di sviluppo industriale, alcune delle quali, e di notevoli dimensioni, già in atto nella zona di Castrovillari e nell'area calabro lucana del Pollino.

Come risulta dalla facile consultazione di una carta geografica, Castrovillari è il centro geoeconomico di una vastissima zona calabro-lucana che comprende tutta l'area calabro-lucana del Pollino, la Calabria albanese, la Piana di Sibari e le zone contermini della valle del Crati, cioè la Calabria agricola



cosentina ove, accanto a moderne aziende pilota che onorano l'agricoltura e l'iniziativa privata, sono sorte e fioriscono le aziende contadine, i villaggi agricoli, i centri di assistenza tecnica dell'Ente di riforma agraria per la Calabria (l'O.V.S.), testimonianza dell'impegno sociale della democrazia italiana.

Castrovillari, città di circa 20 mila anime, sede di Tribunale, di importantissimi Uffici, di un organico complesso di istituti scolastici di ogni ordine e grado, e con prevalente specializzazione tecnico-professionale, ove oggi, con notevoli difficoltà di trasporti, affluisce la popolazione di oltre 60 comuni dell'ex circondario e delle zone lucane viciniori, è al centro di un quadrilatero di sicuro sviluppo economico ed industriale, oggi gravemente ritardato dalla mancanza di normali comunicazioni ferroviarie. I vertici ed i poli di sviluppo sono costituiti: dal massiccio del Pollino, itinerario turistico di rinomanza internazionale e miniera inesauribile sia per le industrie delle piante officinali, sia per la industria del legno e della cellulosa; dal bacino minerario di salgemma di Lungro, uno dei più importanti di Europa e del mondo, con le annesse coltivazioni minerarie dei monopoli di Stato; dalla pianura di Sibari, ove sono localizzati importantissimi fattori di sviluppo economico, industriale e turistico: l'agricoltura intensiva, il nucleo di sviluppo industriale della Cassa per il Mezzogiorno, il cui consorzio ha già allo studio un programma che prevede investimenti di circa 16 miliardi nell'impianto di un complesso di stabilimenti per la produzione di vari tipi di carta e la lavorazione del legno compensato, le terme di Cassano Ionio, recentemente trasferite all'Ente Terme Statali e le altrettanto rinomate terme di Spezzano Albanese, la zona archeologica di Sibari, la cui scoperta e valorizzazione desta l'interesse della scienza archeologica di tutto il mondo.

Il quarto vertice del quadrilatero che vede Castrovillari al centro di una sicura dinamica di sviluppo sociale ed economico è costituito dal bacino lignitifero della Valle del Mercure, cerniera della zona calabro-lucana del Pollino. In questo vastissimo bacino lignitifero, che custodisce il tesoro di oltre

60 milioni di metri cubi di lignite, è già in atto la fase preliminare della coltivazione e della riconversione industriale, iniziata orsono due anni dalla SME ed oggi proseguita attivamente dall'Enel per la installazione di una delle più potenti centrali termoelettriche del mondo. Gli impianti, il cui finanziamento, effettuato dalla Banca internazionale degli investimenti, ammonta ad oltre 20 miliardi di lire, avranno una potenza di 150 mila chilovattore, una capacità di produzione di ben 700 milioni di chilovattore ed entreranno in funzione nel prossimo 1964. Il vasto giacimento sarà coltivato a ciclo aperto, con un potentissimo escavatore mobile tipo « dragline » della potenzialità di 1200 metri cubi all'ora. Ho visitato il bacino lignitifero del Mercure il 9 settembre scorso, ed ho ammirato, con intima soddisfazione ed emozione, le strutture robuste di una opera davvero colossale, di dimensioni ciclopiche, animata dalla pulsazione di ben 600 operai, illuminata dall'intelligenza e dalla passione di tecnici e maestranze che altamente onorano l'Italia ed il Mezzogiorno. Vi lavoreranno in permanenza 200 unità fra tecnici dirigenti ed operai specializzati, che, in gran parte già reclutati tra i giovani della Calabria del Pollino e dei comuni lucani contermini, sono attualmente raggruppati in corsi di qualificazione ed addestramento tecnico operativo presso le centrali termoelettriche dell'Italia meridionale. Per ospitare tecnici e maestranze è pressochè ultimata la costruzione di un villaggio residenziale nel comune di Castelluccio, dotato di 180 appartamenti.

Onorevoli colleghi, io sento il dovere di rinnovare dal Senato della Repubblica il saluto e la riconoscenza del Paese ai tecnici ed alle maestranze della Valle del Mercure che, in condizioni difficili d'isolamento, all'ombra di robuste querce secolari e delle vette silenziose del Pollino, combattono una vittoriosa battaglia per conquistare più forza, più luce e certezza alla rinascita del Mezzogiorno ed allo sviluppo economico e sociale dell'Italia. Anche questa zona, onorevole Ministro, attualmente è servita soltanto dalla ferrovia a scartamento ridotto Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.

Nella primavera scorsa, il Ministro dei trasporti, riferendosi ai dati statistici del 1960, rispondeva ad una mia interrogazione confrontando l'entità della spesa necessaria per la trasformazione a scartamento ordinario della ferrovia Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro, che attraversa il margine nord della Valle del Mercure, con il numero dei passeggeri trasportati che, nel 1960, risultarono circa 300.000 (precisamente 290.235), con una media di circa 200 viaggiatori al giorno su ogni chilometro di linea. Mi sia consentito rilevare, anche oggi, che non si imposta la soluzione di un problema guardando soltanto al passato ed al presente. È necessario, soprattutto, preoccuparsi in tempo dell'avvenire, al fine di evitare che una politica ferroviaria di corto respiro crei ulteriori gravi squilibri e strozzature, piuttosto che adeguare tempestivamente le sue strutture alle esigenze determinate dalla espansione economica in atto in tutto il Paese e nel Mezzogiorno.

Io non voglio discutere sull'entità della media, che a me non pare trascurabile, di 200 viaggiatori al giorno su ogni chilometro della linea Spezzano Albanese-Castrovillari-Lagonegro. Potrei dimostrare anche che la media dal 1960 al 1963 è notevolmente aumentata e in corso di incremento. Ma il discorso è un altro, onorevole Ministro. I tronchi ed i rami cosiddetti secchi, o più o meno fronzuti, della rete ferroviaria sono tali soltanto perchè attraversano zone morte o agonizzanti, o sono tali perchè non adeguatamente innestati nel circolo sanguigno delle grandi arterie?

Quando parlamentari, amministrazioni comunali e provinciali, sindacati, partiti, consorzi di sviluppo industriale, camere di commercio reclamano, con insistenza spesso vivace e sempre ansiosa, la trasformazione a scartamento normale di questa linea ferroviaria, mi creda, onorevole Ministro, non reclamano soltanto la soluzione di un problema locale. La trasformazione a scartamento ordinario della linea Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro, e l'urgente programmazione di almeno un primo lotto di lavori interessante il tratto Spezzano Albanese Terme-Castrovillari, non risolve soltanto

una problematica di sviluppo dei trasporti nella Calabria del Pollino e nella contermina zona lucana, ma avvia a soluzione un problema generale: la costruzione dell'unica ferrovia transappenninica meridionale.

La trasformazione dell'attuale tronco calabro-lucano a scartamento ordinario, oltre che a superare l'isolamento ferroviario ed a rompere le strozzature che oggi soffocano lo sviluppo economico e sociale di vaste zone della Calabria e della Lucania, servirà, infatti, contestualmente, mediante l'innesto del nuovo tronco, a sud, con la ferrovia statale Sibari-Metaponto e Sibari-Cosenza-Paola, e a nord con la ferrovia statale Lagonegro-Sicignano-Battipaglia, a porre in efficienza una vera e propria ferrovia transappenninica meridionale. Tale linea, incanalando vaste correnti di traffico sulla dorsale appenninica, già in atto collegata alle ferrovie statali sia sul Tirreno che verso lo Jonio e lo Adriatico, determinerebbe l'equilibrio dei traffici in una vasta zona del Mezzogiorno, alleggerendo l'arteria su cui oggi maggiormente gravita il traffico nazionale ed internazionale: la Reggio-Brennero.

Mi si consenta a questo punto, onorevole Ministro, di chiederle formalmente tutto l'impegno del suo Dicastero, per la parte di sua competenza, perchè la legge approvata dal Parlamento nell'estate del 1961 per la costruzione della nuova ferrovia Cosenza-Paola abbia sollecitata attuazione e non si mortifichi il Parlamento ed il Paese che l'hanno voluta con ulteriori attese.

Onorevole Ministro, ella da scienziato illustre della tecnica e della politica ferroviaria, sa meglio di me che i problemi ferroviari della Calabria, si chiamino Cosenza, Paola o Castrovillari, trascendono il comune denominatore regionale, perchè sono di importanza interregionale e nazionale, nel quadro della politica ferroviaria che sempre più ci impegna per una più attiva, robusta ed irradiata inserzione dell'Italia e del Mezzogiorno sulle direttrici dei traffici internazionali.

Onorevoli colleghi, come ho già rilevato nella mia interrogazione numero 3015 della passata legislatura sul primo tronco di cui si chiede la trasformazione, Spezzano Albanese Terme-Castrovillari, esistono già carat-

teristiche funzionali (pendenze, manufatti di esercizio, ponti e gallerie) facilmente adattabili allo scartamento ordinario, il che consente, con relativa economicità di soluzioni tecniche, l'ammodernamento a scartamento normale. Lo riconosce anch'ella, signor Ministro, nella lettera che ha voluto cortesemente indirizzarmi il 10 settembre ultimo scorso. La vasta disponibilità di energia elettrica nella zona (dalla centrale termo-elettrica del Mercure, alle centrali idroelettriche della Sila) consentirà facilmente anche l'elettificazione della linea, con positivi, radicali effetti sulla economia della gestione.

Onorevole Ministro, ella ben conosce, da grande tecnico delle ferrovie, che le linee si ammodernano e si attivano con la sicurezza dell'esercizio ed il miglioramento degli impianti. Ella sa meglio di me, da lungimirante uomo politico di vasta esperienza specifica nella delicata materia, che di rami secchi, di tagli e di soppressioni si può e si deve parlare soltanto allorchè i rami appartengono a tronchi in cui più non scorre la linfa gagliarda e feconda del rigoglio vitale. Ma la sezione del tronco della penisola italiana che attende la trasformazione a scartamento ordinario della linea calabro-lucana Spezzano Albanese Terme-Castrovillari-Lagonegro, e, invece, un'area dove, per l'Italia e per il Mezzogiorno, sullo stesso suolo che oltre 2.500 anni or sono vide esplodere gli ultimi fastigi della Magna Grecia ed i primi albori della civiltà italica, sta germinando il seme della nuova rinascita. È un'area vitale che, dalla pianura di Sibari al Pollino, dal bacino lignitifero della Valle del Mercure al bacino minerario del salgemma di Lungro, dalle Terme di Cassano Ionio e di Spezzano Albanese alla fascinosa e misteriosa zona archeologica di Sibari, offre alla politica di sviluppo e di rinascita del Mezzogiorno coefficienti naturali che il Paese ha il dovere di conoscere e valorizzare sempre più, e chiede sempre più responsabile solidarietà e rapidità di interventi propulsivi, atti a rompere le ormai arrugginite catene di secolari abbandoni e le amorfe incrostazioni cristallizzate di antiche ingiustizie, di cui la democrazia intende decisamente liberare la carta politica e lo slancio vitale del Paese.

Tra questi interventi, di primaria importanza è quello per la soluzione del problema ferroviario sul quale ho avuto oggi l'onore di intrattenere, ancora una volta, il Senato e il Governo. E spero, ed ardentemente mi auguro, che sia l'ultima.

Dipende soprattutto da lei, signor Ministro! Io ritengo di essere in buone mani, le sue, illustre collega Corbellini, a patto che sappiano, come ho fiducia, trascendere finalmente la fase delle cortesie assicurazioni e delle residue perplessità per passare a quella della programmazione e delle realizzazioni concrete, come ella, onorevole Ministro, ha dimostrato sempre di volere e di saper fare, perchè la democrazia, anche attraverso le pulsazioni delle arterie ferroviarie, estenda, approfondisca, acceleri il ritmo dell'unità spirituale ed economica e del progresso civile dell'Italia. (*Vivi applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Ferrari Giacomo. Ne ha facoltà.

**F E R R A R I G I A C O M O .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, recentemente il Ministero dei trasporti ha preso sotto la propria competenza l'aviazione civile. Esprimo subito il mio compiacimento. Nella prima legislatura, intervenendo sul bilancio dei Trasporti, per incarico del Gruppo comunista, ho ripetutamente auspicato l'unione, in un unico Dicastero, di tutti i trasporti di persone e di cose, in terra, in acqua, in aria, per la necessità di un coordinamento reclamato da considerazioni tecniche e da considerazioni economiche; ed ho anche indicato l'opportunità e la convenienza, anzi la necessità, dell'istituzione di un Consiglio superiore dei trasporti, (l'onorevole Corbellini lo ricorderà) che forse potrebbe chiamarsi meglio oggi Consiglio superiore del traffico. Ma ritornerò sull'argomento più avanti e preciserò allora alcuni punti fondamentali.

Non mi fermerò, nell'esame che mi accingo a fare del bilancio, ai dettagli, alti che essi siano nel valore: molti numeri, in verità, solleciterebbero le nostre osservazioni e prima ancora molti avrebbero bisogno di spie-

gazioni e di giustificazioni. Ma l'importante è affrontare le questioni di fondo, le quali non sono poche e delineano, esse, la politica dei trasporti.

Seguirò l'ordine tenuto dallo stato di previsione presentato dal Ministero e incomincerò con la prima parte.

Argomenti di fondo: ferrovie concesse, autolinee, municipalizzate.

Ferrovie in concessione: l'ha già detto il collega che mi ha preceduto, 4.980 chilometri circa, poco meno di un terzo della rete dello Stato. Complesso imponente, con un quantitativo imponente di personale.

È un argomento questo che ha interessato sempre la Camera e il Senato, sia nella discussione dei bilanci di previsione sia nella discussione delle leggi particolari, in verità numerose, che sono state portate davanti alle due Camere. È venuto alla ribalta con maggiore evidenza, potrei dire con impetuosità, dopo il luttuoso incidente sulla Parma-Suzzara (cinque morti) e più ancora dopo la tragica sciagura (71 morti) di Fiumarella, del 23 dicembre 1961, sulla rete delle calabro-lucane.

Noi abbiamo sempre chiesto con insistenza che si chiuda finalmente e definitivamente con la gestione in concessione; ma soltanto dopo Fiumarella è stato fatto un primo passo.

Al Senato, nella seduta del 26 ottobre dell'anno scorso, il ministro Mattarella annunciava che — riporto le sue parole — « il Ministero aveva già iniziato la procedura di riscatto », (per le calabro-lucane, s'intende).

Qual è oggi la posizione? Io non ho molta fiducia in una procedura rapida, tanto più se tengo presente che alla Camera dei deputati, un mese prima, il Ministro, rispondendo all'onorevole Marchesi, a proposito dell'ammodernamento delle ferrovie in concessione, affermava (anche qui riporto le parole del Ministro): « la somma per farlo aumenterebbe ancora di più, se si dovesse procedere al riscatto totale, non solo perchè ci sarebbe anche il suo onere, ma perchè non ci sarebbe l'apporto del capitale privato, la cui partecipazione attenua l'onere pubblico ».

È un pensiero molto chiaro, è un pensiero, direi, di orientamento!

Ebbene, onorevole Ministro, su questo argomento io mi permetto chiedere che ella si compiaccia, nella sua replica, di dirci qualche cosa.

Lo Stato — lo abbiamo ripetuto tante volte — costruisce o paga la costruzione; corrisponde le sovvenzioni chilometriche; rimborsa le spese per la ricostruzione; integra le passività di esercizio. In altri termini, lo Stato dà tutto e non prende niente.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Però fa il servizio sociale!

F E R R A R I G I A C O M O . In compenso, onorevole Ministro, il pubblico che cosa ha?

Ha dei servizi — ne ha già parlato il nostro collega — inadeguati, insufficienti, vecchi, logori, sgradevoli, a volte — ahimè! — indecenti e pericolosi! E il personale che vi lavora non sa come chiudere il proprio bilancio!

Sembra una favola, ma un esame del libro delle concessioni — che io ho chiamato e chiamo « libro nero » dei trasporti italiani — ci dice che siamo nella realtà.

Negli anni decorsi è stata approvata tutta una serie di leggi a favore dei concessionari. Si tratta realmente di una ridda vertiginosa di leggi che si accavallano, che si sovrappongono e qualche volta si contraddicono e che io non posso riportare, anche per evitare una attenzione troppo prolungata ai colleghi.

Nel bilancio 1962-63 abbiamo un onere — credo di aver conteggiato bene — complessivo di oltre 17 miliardi; nel bilancio in esame abbiamo un onere di oltre 18 miliardi. Ossia noi continuiamo a pagare.

Siamo giunti nel 1951 a varare la legge n. 1221, la quale doveva sanare tutto in cinque anni e tutto mettere a posto. Noi, di questa parte, siamo stati contrari, ed io, che l'ho discussa in questa sede per conto del Gruppo comunista, l'ho chiamata « legge bacchetta magica ».

Che cosa è avvenuto? Credo di essere stato profeta. Era facile esserlo. Un regalo di quella legge, che si teneva, del resto, in tono con tutti gli altri (io allora ne avevo elencati 9, di regali, che la legge faceva ai

concessionari), era questo: la proroga delle concessioni fino a 35 anni nel caso di impianti fissi e fino a 15 anni nel caso di linee automobilistiche.

A questo proposito io vorrei fare una domanda, per inciso, all'onorevole Ministro: la concessione della Parma-Suzzara, sulla quale ho presentato un ordine del giorno che a discussione generale chiusa illustrerò, risulta prorogata, poco prima dell'incidente grave, di cui ho già fatto cenno, per 25 anni. Le popolazioni non ne sapevano nulla; noi ci siamo trovati di fronte al fatto compiuto. È un'applicazione della 1221? Ecco l'enormità di quella legge! Su tutto questo occorrerà che l'onorevole Ministro abbia la cortesia di illuminarci.

Quanto è costata la 1221? A favore di chi? E quanto specificatamente per Società? Quando le scadenze delle concessioni? Sono state prorogate? Fino a quali date? Con quali compensativi?

Qualunque sia la situazione, noi pensiamo che il problema vada affrontato e risolto, con scadenza o con riscatto, con una pianificazione, se necessario, tecnica e finanziaria; ma vada risolto in pieno. Teniamo presente che la Carta costituzionale istituisce le Regioni con compiti precisi; che questi compiti potranno e, a mio avviso, dovranno essere aumentati; che Province e Comuni vanno rapidamente inserendosi in tutte le attività sociali, comprese quelle dei trasporti. Stiamo mutando strutture e rapporti; non può rimanere l'anacronismo di un servizio pubblico gestito da un privato. È passato ormai alla vecchia storia l'aforisma che il privato sappia amministrare meglio dello Stato. Qui poi si tratta di beni dello Stato sui quali è posata una delega di pieni poteri a favore di cittadini che hanno come obiettivo unico un guadagno (potrei dire un lucro) per loro.

Nel novembre dell'anno scorso è stato tenuto a Bari — senza dubbio ne sarà al corrente anche l'onorevole Corbellini — un Convegno nazionale delle Ferrovie concesse, organizzato dalla Federazione italiana autoferrottranvieri e internavigatori. Lei non era Ministro...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ero Ministro per la ricerca scientifica.

FERRARI GIACOMO. Esatto. È entrato, questo Convegno, nel vivo della materia strutturale ed organizzativa, ed ha concluso (riporto le conclusioni): « Per quanto riguarda le linee gestite dalle ferrovie secondarie, la nostra politica è per un'organizzazione di una rete coordinata dei trasporti, basata sulla ripartizione delle competenze, affidando, con carattere prioritario, la gestione » — non il rilascio, evidentemente, della concessione, che resta in esclusiva allo Stato — « alle Regioni e agli Enti locali dei trasporti ferroviari e stradali di interesse interprovinciale, alle Ferrovie dello Stato di quelli su lunghe distanze, nonché i servizi ausiliari dei trasporti su rotaie.

Il riscatto delle concessioni e una gestione pubblica, basata sulla ripartizione delle competenze fra lo Stato, le Regioni e gli Enti locali, sono quindi i capisaldi della nostra politica dei trasporti ».

E votava una risoluzione che riporto nei tre punti fondamentali:

« 1) riscatto generale delle ferrovie secondarie;

2) gestione pubblica delle linee riscattate;

3) ammodernamento delle linee e loro disponibilità per l'organizzazione di reti coordinate di trasporti, basate sulla ripartizione delle competenze fra Stato ed Enti locali ».

Mi pare che siano delle idee molto chiare, e queste idee noi sottoscriviamo in pieno.

È verità dimostrata, dirò pacifica per tutti — intuitiva del resto — che il privato non può darci altro che peggioramento progressivo dei servizi e aumento di tariffe.

Per le autolinee la gravità del problema non diminuisce: una legge superata, priorità ormai inammissibili, necessità urgente di un coordinamento nuovo, che muti profondamente le cose, ponendo in primo piano le Regioni e gli Enti locali, le Ferrovie dello Stato per i grandi percorsi, attraverso l'I.N.T. per le linee sussidiarie e sostitutive.

Un progetto è stato presentato alla Camera nel 1961!

Disciplina delle pubbliche autolinee. Si è arenato, non se ne parla più. Per quanto io sappia, molto diversi sono i nostri concetti sulla materia. Comunque, l'argomento bisogna riprenderlo e chissà che non riusciamo, discutendolo, a trovare una soluzione in accordo. Bisogna però, onorevole Ministro, che ci muoviamo perchè di tempo ne è stato perduto ormai troppo.

Un cenno alle municipalizzate.

Come si trovano? Lei, onorevole Ministro, ne è stato Presidente. Si trovano malissimo, e lei lo saprà più di me. Io lo so soprattutto per le nostre che abbiamo nell'Emilia. Non si può restare inattivi nei loro confronti, specialmente oggi che gli Enti locali si preparano a giocare un ruolo di primo ordine. Io ho chiamato le municipalizzate le « cenerentole ».

Che cosa hanno avuto fino ad oggi?

Per i danni di guerra lire 2.173.000.000 su 18 e forse 20 miliardi di danni, in confronto agli 8 miliardi su 20 di danni ai privati (ecco la posizione strana);

per l'ammodernamento e il potenziamento (legge 1221, la bacchetta magica del 1952), finanziamento di 8 miliardi con il pagamento da parte dello Stato per 4 anni del 3 per cento. Legge inefficace o quasi perchè occorre trovare i mutui, il che non era facile per i Comuni e per le municipalizzate.

Più nulla.

Le aziende municipalizzate non hanno mai chiesto, che io sappia, trattamenti di favore, ai quali avrebbero del resto diritto; hanno chiesto e chiedono di essere messe in posizione di parità con i privati e di poter assolvere il loro compito. Il che fino ad oggi non è stato fatto.

Allora? Ho fatto un quadro scheletrico ed incompleto, onorevoli colleghi, ma credo di avere toccato... argomenti gravi.

Onorevole Ministro, noi attendiamo una sua parola chiara. Ho citato il pensiero del suo predecessore, dell'onorevole Mattarella, sotto l'amministrazione del quale è stato redatto il bilancio di previsione che discutiamo.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. C'era un altro mio predecessore, che era l'ingegner Ferrari.

F E R R A R I G I A C O M O . Andiamo lontano, ormai ne ho perduto la memoria.

Io mi auguro che il suo pensiero sia sensibilmente diverso.

Problema che ha assunto ormai importanza attuale è quello della navigazione nei fiumi e nei canali e, in particolare, nel quadro di essa, il problema della rete idroviaria della Pianura Padana. Questa rete ha i suoi pionieri che da anni si tengono sulla breccia, che elaborano progetti, che, sulla base di studi molto seri, animano dei convegni interessantissimi. Ormai troviamo interessati all'argomento organi economici e singoli operatori di grosse e di modeste dimensioni. Un convegno altamente qualificato, onorevole Ministro, indetto dalla Camera di commercio e dall'Amministrazione provinciale della mia città, è stato tenuto a Parma nei giorni 14 e 15 settembre. Hanno preso parte ad esso, portandovi l'ausilio della loro competenza, altissimi funzionari dei Lavori pubblici e docenti universitari. Abbiamo ascoltato relazioni molto accurate, tecnicamente rigorose, con numerosi dati comparativi di costo (ecco perchè cito il convegno).

Non è questa, evidentemente, la sede per parlare di progetti di sistemazione del Po e della costruzione di canali; questa è materia di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ma è qui che dobbiamo considerare l'importanza per il traffico che deve e può assumere una rete idroviaria nella Pianura Padana. Si tratta infatti, come è stato detto nelle relazioni, di abbassamento notevole di costi e di nuovi valori economici dei prodotti.

Entra nel campo dei trasporti un mezzo che ha indubbiamente il suo peso nei confronti con la rotaia e la strada, che ha la sua area di competenza e quindi i suoi limiti.

Io formulo l'augurio che possiamo, in questo settore, muoverci con passo rapido, che, senza la pretesa di farci guadagnare il tempo che abbiamo perduto, ci permetta di portarci ad un giusto livello. Non ci deve preoccupare il contrasto acqua-rotaia. Anche qui sono va-

lidissima e sicura una piena coesistenza e una sana collaborazione. Importante è che si veda fin da oggi, onorevole Ministro, ed è per questo che io sollecito la sua attenzione su questa materia, come coordinare e sapere e voler creare gli strumenti adatti, partendo dal presupposto che la legge economica non può essere nascosta o accantonata, e che comunque vi è posto utile per tutti questi mezzi.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Siamo d'accordo.

F E R R A R I G I A C O M O . Ho accennato a tutto questo nella mia introduzione parlando dell'istituzione del Consiglio superiore. Il discorso potrà essere continuato anche domani per l'aria. Non troviamoci impreparati di fronte a questi problemi che si sviluppano. Intanto provvidenziale è stata la disposizione di vietare sul Po la costruzione di ponti in chiatte.

A questo proposito dirò che le provincie di Cremona e di Parma hanno, insieme, costruito, a totale loro spesa, un ponte stabile, imponente manufatto stradale (lei l'ha visto certamente, onorevole Ministro), già in esercizio da 3 anni.

Il nostro illustre relatore dice che la costruzione di una linea navigabile può essere finanziata quando, oltre alle zone terminali, anche quelle rivierasche presentano un elevato grado di industrializzazione. È facile, egregio relatore, obiettare che è vero anche il viceversa: e cioè che le linee navigabili possono, esse, creare le industrie.

Ma penso che i due discorsi possano facilmente trovarsi in accordo. Vediamo allora il problema con ampiezza di idee; allontaniamo i campanilismi (purtroppo ne abbiamo); non alimentiamo pretese di singoli.

In tale direzione, onorevole Ministro, io penso che debba muoversi il Ministero dei trasporti.

E vengo allo stato di previsione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Per il 1963-64, è previsto un disavanzo di 25 miliardi e 710 milioni.

Parlerò più avanti di questo disavanzo, il-lazionando da esso alcune considerazioni.

Vediamo prima gli elementi che ritengo debbano essere messi in evidenza.

Si è continuato per anni (mi rifaccio al primo bilancio dopo la Liberazione) a riportare il problema del disavanzo al binomio personale-tariffe.

Era uno *slogan* insuperabile.

Bisognava trovare una soluzione facile, immediata, che seguisse la via del minore sforzo (richiamo di una legge fisica, del resto), riassunta semplicisticamente così: diminuire le spese, aumentare le entrate. E si giocava sui due numeri più evidenti, la cui consistenza non richiedeva grandi studi. Bastavano due moltiplicazioni, con fattori facilmente variabili, in dipendenza delle necessità del momento. Anno per anno avrebbero potuto essere variati secondo le necessità della quadratura del bilancio.

Noi abbiamo sempre contestato energicamente questa impostazione, definendola un errore grossolano e cattivo. Abbiamo dimostrato che il personale era tutt'altro che esuberante, con un'incidenza inferiore a quella di tutti i Paesi presi come esempio di struttura e di gestione, non solo d'Europa, ma anche dell'America.

Non dimentichiamo la conformazione del nostro Paese, la preminenza del traffico di valico, gli effetti tragici della guerra risentiti ancora oggi purtroppo negli impianti e nelle attrezzature.

Noi abbiamo sostenuto che agli aumenti di tariffa non sarebbero seguiti aumenti degli introiti, quanto a numero e a quantità di persone e di cose, ma contrazioni, salvo i coefficienti di variazione naturali dipendenti dal progredire degli anni.

Abbiamo indicato altre operazioni da compiere.

L'egregio relatore si limita a fare un timido cenno a possibilità di qualche manovra tariffaria ma senza numeri e manifestamente, mi perdoni l'illustre collega, senza convinzione.

Finalmente ci viene data ragione e viene resa giustizia al personale. Mi compiaccio che il binomio sia scomparso dalle nostre discussioni e che una disposizione dell'anno scorso abbia definitivamente chiuso l'argomento, fissando in 182.324 il numero dei ferrovieri riconosciuto necessario (numero ri-

portato anche dal relatore). Abbiamo cioè una carenza numerica di 9.550 unità. Infatti, al 30 giugno di quest'anno, la tabella del personale segnava 172.764 unità in servizio.

Ma vi è un'aggiunta da fare. Risulta — ne fa cenno anche il relatore — che il Ministero sta predisponendo un disegno di legge per portare un ulteriore aumento alla pianta organica di 3.900 unità. Pare strano che certe verità, che dovrebbero apparire con immediatezza e senza contrasti perchè impostate sui numeri, debbano invece costare tempo, fatica e sofferenze. Hanno resistito i ferrovieri con paziente fermezza e con energica battaglia, consapevoli della propria delicatissima funzione, affrontando opinioni e apprezzamenti a volte anche iniqui nei loro confronti. I commenti che hanno seguito alcuni incidenti sono veramente brutte pagine.

Diamo atto, signor Ministro, di questo, alla famiglia dei ferrovieri. Ella ha autorità per farlo, più di ogni altro, perchè è Ministro e perchè di quella famiglia ha fatto parte per anni con molta dignità, con affetto, con alta competenza.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per 50 anni, e come suo dipendente, quando lei è stato Ministro.

F E R R A R I G I A C O M O . Grazie del ricordo.

Negli interventi che ho avuto l'onore di fare negli anni della prima legislatura, ho richiamato (insieme con tanti altri del resto) l'attenzione su una struttura che ha vita nella nostra azienda. Intendo riferirmi alla cosiddetta « assuntoria ». Si tratta di una forma ibrida di appalto, e cioè gestione in contratto di passaggi a livello, di stazioni, di tronchi di linea. Non so se la cosa trovi riscontro in altri Paesi. Non lo credo, o almeno diversa ne è la consistenza e la fisionomia. Più di 12 mila unità lavorative figurano nel quadro. Quantità notevole anche in rapporto al complesso della rete.

Nulla da dire sull'attività degli assuntori, anzi affermo in modo tranquillo, sicuro e preciso che si tratta di una categoria benemerita, altamente benemerita; e mi spiego

anche la ragione che ne ha determinato la creazione. Ma affermo che la stranezza esiste e, a mio avviso, ingigantisce sempre più togliendone le giustificazioni.

Se non erro, molto di recente è stata data agli assuntori una sistemazione giuridica oltre che un trattamento economico.

Bene, questo.

Ma il problema rimane nella sua intierezza. Bisogna risolverlo in pieno. Desidererei conoscere il pensiero dell'onorevole Ministro sull'argomento.

Nell'aprile del 1962 è stata approvata e resa efficiente la legge sul rinnovamento, ri-classamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato. È stato un parto laborioso, con una gestazione molto lunga, ma è arrivato.

Per quanti anni lo avevamo chiesto, denunciando una situazione ormai insostenibile e pericolosa! Ho voluto rivedere in questi giorni i nostri interventi degli anni scorsi, a cominciare dal 1948. Per alcuni anni ebbi anch'io l'onore di sollecitare l'attenzione di questa Assemblea: bisogna provvedere con urgenza, dicevamo; non si tratta soltanto di ragioni di efficienza, di bilancio, di economia, ma si tratta di ragioni di sicurezza. E indicavamo il rimedio. Non il personale, non le tariffe — come dicevano altri — ma un sano, sostanziale programma di ammodernamento e di potenziamento, con immediata e rapida esecuzione.

Ammiriamo anche per questo i nostri ferrovieri, che ebbero sempre chiara la consapevolezza di questo problema e che pazientarono, sopportando giudizi che non erano altro che pregiudizi e che arrivavano non raramente all'offesa.

È stata fatta, sul progetto, in Assemblea qui, e alla Camera dei deputati, oltre che nelle due Commissioni competenti, una discussione profonda. Rimangono le ombre, le manchevolezze, le debolezze, ma, in sostanza, la deliberazione presa è fortemente positiva: 800 miliardi per il primo quinquennio, 700 miliardi per il secondo.

Arriveremo ad un risanamento completo e a un sufficiente potenziamento? Non lo credo!



CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Comunque miglioreremo!

FERRARI GIACOMO. I numeri non ci devono nè impressionare nè illudere — qui è il caso di illudere — tanto più che in un decennio l'attività nazionale farà dei movimenti e, io voglio sperare, anche dei progressi. L'importante è che questi numeri esprimano e dimensionino, concretizzandolo, un programma!

Noi siamo lieti di aver efficacemente contribuito, insieme con l'organizzazione sindacale, a risolvere l'assillante problema e a stabilirne la misura. Infatti, il primitivo progetto del Governo parlava, se ben ricordo, di 500 miliardi per il primo quinquennio e di 300 miliardi per il secondo: 800 miliardi in tutto, in luogo di 1.500.

Rimangono, ho detto, le ombre e le carenze.

Siamo perplessi, oggi più di ieri, su certe graduazioni di priorità. Siamo preoccupati per certe carenze o insufficienze.

La mancanza del raddoppio e della quadruplicazione in tratte importantissime e già troppo appesantite.

La mancata previsione di futuri sviluppi dei traffici derivanti da centri industriali nuovi, già impiantati o in corso di impianto (un'eccezione si può fare forse per Taranto, onorevole Ministro).

La non soluzione con adeguati impianti e mezzi del trasporto operai e di masse sempre in aumento da e per i grandi centri urbani. Qualche provvedimento in verità è indicato: maggior numero di vetture, dotazione di vetture a caratteristiche speciali, immissione di automotrici, di elettromotrici con rimorchio e con numerosi posti a sedere. Ma siamo lontani ancora dal fabbisogno. Teniamo presente la linea impetuosamente ascendente del movimento di persone e di cose intorno alle grandi città. Il relatore dà a questo fenomeno un forte rilievo nella sua relazione.

L'insufficienza dei fondi a disposizione per migliorare l'istruzione professionale. È prevista l'istituzione di un centro studi presso Roma. È poco.

L'insufficienza dello stanziamento per alloggi.

Il ferroviere deve avere una casa il più vicino possibile al posto di lavoro e confortevole. L'uomo è il fattore numero uno dell'efficienza della rete: lo diciamo sempre tutti. Ebbene, facciamo finalmente sì che questa verità abbia la sua premessa, altrimenti continuerà ad avere soltanto il valore di una affermazione di comodo.

Potrei continuare nell'elenco, ma chiederei un'ascoltazione troppo lunga, troppo paziente, da parte dei colleghi, i quali avrebbero il diritto di dirmi che il piano ha già avuto la sua discussione e che i richiami possono essere fastidiosi e fuori luogo. I miei riferimenti in sostanza vogliono significare questo: che nulla si cristallizza, specialmente in una materia in movimento e in progressivo aumento come il traffico; che nel decennio le necessità e le opportunità potranno consigliare soluzioni e priorità non espresse nel piano (ciò è previsto del resto all'articolo 3 della legge); che i 1.500 miliardi non sono una somma chiusa, ma una somma aperta, cioè l'impegno di dare alla nostra rete tutta l'efficienza che deve avere.

A chiusura della discussione sul bilancio del 1962-63 alla Camera, l'allora ministro Mattarella dichiarò, nella seduta del 18 settembre, che « già nel giugno » (giugno 1962, s'intende) « il piano relativo al primo quinquennio era quasi integralmente operativo » e che restava « soltanto da approvare la ripartizione dei cinque miliardi destinati al potenziamento delle società a partecipazione nazionale delle Ferrovie dello Stato, che svolgono attività automobilistica e complementare dell'esercizio ferroviario ».

Un mese dopo circa (il 26 ottobre 1962), al Senato affermò che « ben 146 miliardi e 975 milioni erano già stati impegnati ». In appendice al bilancio che stiamo esaminando è la relazione sullo stato degli stanziamenti del piano al 31 dicembre 1962: proposte approvate per 180 miliardi e 150 milioni. Da informazioni che ritengo valide, assumo che al 30 giugno 1963 erano state approvate proposte per 338 miliardi, pari al 42,2 per cento del fondo complessivo di 800 miliardi.

Mi piace qui — è un dovere che compio col desiderio di compierlo — rilevare che il lavoro, in verità enorme, per l'elaborazione del piano grava quasi totalmente sul personale già impegnato nelle normali attività. Pertanto possiamo compiacerci vivamente per l'attività e l'intelligenza dimostrate dai dirigenti, dai tecnici e dai loro collaboratori, ed esprimere a tutti il nostro elogio pieno. Mi sia permesso, onorevole Ministro, di rilevare — come dire? — alcuni squilibri nella situazione. Mi risulta (e lei mi correggerà se quel che dirò non corrisponde alla realtà) che, per il rinnovo dell'armamento, sono state approvate proposte per il 97 per cento (praticamente per il totale stanziato nel piano) e sta bene; per la costruzione degli alloggi è stato approvato soltanto il 18-19 per cento dei 40 miliardi stanziati. Troppo poco, tanto più che la percentuale — e questo vorrei sottoporre alla considerazione dell'onorevole Ministro — comprende numerosi alloggi costruiti o in costruzione in Alto Adige, a Genova, a Torino, approvati prima dell'approvazione della legge e trasferiti dall'Azienda nel piano.

Fa d'uopo ricordare, a questo proposito, che la somma dei 40 miliardi è stata inserita nel piano nel corso della discussione parlamentare; per le migliorie da apportarsi al materiale rotabile già esistente, solo il 19 per cento circa dei lavori previsti dal piano è stato approvato.

Nulla mi risulta per i trasporti operai. Non poco, nulla. Nulla per l'istruzione professionale del personale.

Infine: silenzio ancora sui 5 miliardi per il potenziamento delle società a partecipazione ferroviaria; ossia, non ancora approvata la ripartizione della somma destinata particolarmente all'acquisto di automezzi per i servizi sostitutivi e integrativi. Non dimentichiamo che i 5 miliardi sono stati inseriti nel piano su proposta del Parlamento.

La nostra richiesta, il nostro augurio, se volete, è che si intensifichi l'esecuzione, accelerandola il più possibile. E nessun lamento, signor Ministro, se alla scadenza del quinquennio ci troveremo ad aver invaso il campo del periodo successivo. In nessun settore come in questo vale il concetto dell'urgenza

degli investimenti. Ogni giorno di anticipo, oltre ad interpretare una necessità, rappresenta un'economia.

Purtroppo ci giungono notizie di lentezze e di ritardi. I lavori non hanno, si dice, un ritmo adeguato e quanto previsto sulla carta non trova corrispondenza nella materiale concretezza. Siamo fortemente turbati, e desidereremmo notizie precise. Vorrei pregarla, signor Ministro, di darci, nella sua replica, se le sarà possibile, un quadro della situazione che, partendo dal riparto a suo tempo effettuato...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso fornirle tutta la pubblicazione contenente questi dati.

FERRARI GIACOMO. ... ci dica, almeno sommariamente, confermando o correggendo le mie notizie, quale sia oggi lo stato dei lavori e delle forniture. Preciso: non lo stato delle proposte approvate, ma lo stato dei lavori e delle forniture.

CORBELLINI *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dei lavori in corso, non di quelli effettuati.

FERRARI GIACOMO. Bisogna però subito affermare che tutto varrà, se sarà provveduto, con atti legislativi, senza indugio, all'ordinamento e alla riforma dell'Azienda ferroviaria nonchè alla disciplina delle pubbliche autolinee (so che sono stati presentati dei progetti sui quali non posso e non devo dare qui un giudizio) e se si arriverà alla riforma del Ministero dei trasporti, che dovrà essere dotato di ampi polmoni confacenti all'ampiezza dei compiti operanti in terra, in acqua, in aria.

L'argomento è messo in discussione anche dalla relazione conclusiva dei lavori della Commissione per la riforma della Pubblica Amministrazione presentata dal ministro Medici al Presidente del Consiglio.

I due primi provvedimenti hanno carattere di estrema urgenza e possono essere presi anche indipendentemente dalla riforma del Ministero. Bisogna muoversi senza ulteriori attese.

A questo punto, giacchè siamo in materia di leggi, vorrei chiedere all'onorevole Ministro se nulla è stato fatto per l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. (*Cenni di diniego del ministro Corbellini*). Assente da questa Assemblea da 10 anni, non ne ho più sentito parlare.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono stato io a presentare un progetto 15 anni fa, ma poi...

FERRARI GIACOMO. So appunto che lei aveva presentato almeno un programma di impostazione. Ricordo che l'argomento è stato portato da noi insistentemente all'attenzione dei colleghi negli anni della prima legislatura, e so che fu poi richiamato da senatori di questo e di altri settori negli anni successivi. Credo di avere io stesso modestamente dato qualche spunto sulla costituzione di questo organo. Può darsi che quanto detto allora, e in particolare quanto detto da me, debba essere completamente modificato, anzi dovrà essere modificato, e dovrà dirsi forse « traffico » invece di « trasporti », ma il problema rimane, per la sua importanza, nella sua interezza ed è sempre più urgente. Non si può continuare con delle attività così imponenti ed in continuo sviluppo senza un coordinamento. Il Parlamento e il Governo hanno bisogno, in un campo tanto delicato e tanto dinamico, di un organo consultivo di coordinamento composto di elementi dotati di particolare competenza e di particolare rappresentanza.

Il conflitto strada e rotaia deve trovare qui la sua prima soluzione.

E oggi parliamo di strada e rotaia; domani dovremo parlare di terra e di acqua e — e perchè no? — domani stesso di terra, acqua e aria.

Dobbiamo provvedere per quanto è già avvenuto (ahimè! l'avessimo fatto prima!) e prevedere per quanto potrà avvenire.

Ebbene, anche qui, onorevole Ministro, mi permetto chiederle se ella condivide o no il mio parere.

Problema particolarmente grave e sul quale desidero soffermarmi un istante è quello dei passaggi a livello. Sono complessiva-

mente, come riporta il relatore, 16.400, vale a dire uno ogni 970 metri di linea. Le vittime sono numerose; ogni anno morti e feriti insanguinano troppo le nostre strade. Sollecitiamo fino al parossismo la prudenza, l'attenzione, il richiamo, ma poco questo vale. La vita è stroncata dalla violenza di un bolide, che comandiamo noi, e ogni volta il sangue scrive una condanna per tutti: dovevamo provvedere.

È possibile continuare così? Bisogna eliminare questa calamità. Non dipende da cause a noi estranee: dipende da noi, dalla nostra volontà.

Si parla di un onere di molti miliardi; chi lo dimensiona in 400, chi in 500, chi in 600 miliardi. Io non ho competenza per opporre una cifra diversa, pertanto prendo queste cifre come valide. Dico però che, qualunque esse siano, la somma deve essere reperita e impiegata. Si deve chiudere una buona volta questa pagina già troppo lunga, che potrebbe diventare un'epigrafe di rimprovero e forse di vergogna per tutti noi. Facciamo invece che sia dimenticata.

Nel 1959 è stata approvata, se non erro, una legge che impone all'A.N.A.S. di sopprimere in un decennio circa 300 passaggi a livello su strade statali, col contributo delle Ferrovie. Il piano quinquennale prevede, mi pare, la soppressione, in accordo con l'A.N.A.S., di 333 passaggi a livello, con un contributo delle Ferrovie pari alla metà della spesa. Come si collega questo con la legge del 1959? Si tratta — così io penso — di un aumento di numero, da 300 a 333, e di una riduzione di tempo, da 10 anni a 5 anni, con una precisazione di partecipazione delle parti? E come si sviluppa quest'impegno? Dà certezza di esecuzione?

Ma i passaggi a livello non riguardano soltanto strade nazionali: riguardano anche strade provinciali, strade comunali, strade private; interessano perciò anche gli enti stradali provinciali e comunali. Bisogna trovare un'intesa che abbia un fondamento di equilibrio e di possibilità. L'Amministrazione ferroviaria si presenta oggi alle nostre amministrazioni provinciali e comunali (io posso parlare con competenza della questione perchè ho retto l'ammini-

strazione di un Comune per tanti anni) con dei conteggi rigidi e discutibili di capitalizzazione della spesa di sorveglianza, che mettono Comuni e Provincie nella impossibilità di aderire. Bisogna cambiare strada, trovare un altro intervento e procedere univocamente per tutta la rete, tenendo conto delle situazioni degli Enti locali, ai quali deve essere data la possibilità di operare finanziariamente.

I passaggi a livello vanno portati nel grande quadro delle attrezzature di sicurezza, che dovrebbe costituire l'argomento numero uno dell'ammodernamento della rete. Garantiamo, prima di ogni altra cosa, l'incolumità del cittadino, la vita del viaggiatore, la tranquillità di quanti operano nel settore, limitandone il più possibile la responsabilità. Aumentiamo velocità e frequenza dei treni, numero dei viaggiatori e volume delle merci; ma prima ancora provvediamo affinché siano evitate le tragedie e il personale possa, a lavoro finito, rientrare a casa senza ansie e senza tragedie.

Il personale? È stata sfatata finalmente, come ho già detto, la leggenda del numero eccessivo: un atto di giustizia doveroso. Molto in ritardo, purtroppo! Ho parlato di carenza numerica (9.550 unità mancanti rispetto alla pianta organica in vigore ed aumento proposto di 3.900 unità sulla stessa).

Come si fa fronte?

Ovviamente, con un appesantimento dei turni di lavoro e con sospensione dei congedi. Cioè il servizio cammina con un numero di ferrovieri inferiore a quello ritenuto necessario. Noi abbiamo, credo, il più alto indice di utilizzazione del personale che si verifichi nelle reti ferroviarie europee.

Può essere soddisfatto e tranquillo il personale? Possiamo essere, noi, soddisfatti e tranquilli?

Ricordiamo che soltanto recentemente, da pochi mesi, gli assuntori, che sono quasi 13.000 unità, hanno conquistato uno stato giuridico, che peraltro mi risulta non essere ancora integralmente applicato.

Pensiamo ai tanti servizi affidati a ditte appaltatrici, anche servizi delicatissimi di manovra. Quante volte abbiamo noi denunciato questo, ma inutilmente! Anzi, credo che i servizi siano andati col tempo aumentando.

Desidererei che lei, signor Ministro, ci portasse le cifre aggiornate per discuterle e commentarle insieme. A me risultano: 21 mila 500 unità nel 1961-62; 23.391 nel 1962-1963. Si parla di appalto di servizio, anziché di appalto di mano d'opera, ma la formula mutata non muta per niente la sostanza.

Abbiamo nelle navi traghetto i trentagiornisti (una cosa ormai inconcepibile; della gente che ogni trenta giorni può essere mutata, mandata a casa: si chiamano per questo trentagiornisti).

Abbiamo dattilografe pagate a cottimo da anni. (Questo avviene purtroppo anche in altre Amministrazioni dello Stato).

La retribuzione del ferroviere, sia pure con tutti i miglioramenti concessi, è ben lontana dall'essere adeguata alle prestazioni date ed alle necessità di conforti che esse richiedono. Altissimo, lo tengano presente i colleghi, è il numero dei ferrovieri che ha delle ritenute sulla retribuzione; vuol dire che non siamo in uno stato di tranquillità.

Si pensa di portare rimedio a questa situazione, o si pensa invece di attendere che i singhiozzi diventino, prima o poi, dei convulsi?

Il bilancio dell'Azienda porta, nell'allegato 2, l'elenco delle linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a 3.

Complessivamente 4.491 chilometri. Informazioni che fanno seguito a dichiarazioni (cui farò cenno più avanti) del Ministero, del settembre 1961, dicono che solo una parte dovrebbe o doveva avere chiusura immediata: 1.567 chilometri, vale a dire poco meno di un decimo della rete totale. Teniamo presente che l'Italia è il Paese dell'Europa occidentale con minore densità di linee sia rispetto alla superficie sia rispetto alla popolazione.

Siamo davanti, onorevoli colleghi, ad un problema molto grave: al problema dei cosiddetti « rami secchi ».

Il Sindacato nazionale dei ferrovieri ha portato davanti alla quarta Assemblea generale dei Comuni italiani (A.N.C.I.) a Venezia, nell'ottobre del 1961, una chiarissima ed interessantissima relazione.

È opportuno che la richiami riassumendola nei punti principali. Di fronte all'importanza dell'argomento non posso essere preso

da scrupoli di ripetizione. Devo dire anzi che purtroppo poco abbiamo ripetuto; ed allora quanto non abbiamo fatto ieri facciamo oggi. D'altra parte mi dà forza l'impressione che un ripensamento sia venuto a rallentare almeno le decisioni del Ministero. Vedi anche la recente soppressione dei treni viaggiatori per il periodo 20 luglio-2 settembre, la pronta reazione delle zone interessate, il formale impegno di ripristinare il servizio. Ecco perchè ho detto prima: « solo una parte dovrebbe o doveva avere chiusura immediata ».

Ricorda la relazione (e io ripeto) che la facoltà di disporre — su questo vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi — la cessione del servizio ferroviario su determinati tronchi di linee è demandata al Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie. Soltanto quando si passa allo smantellamento degli impianti, seconda fase, occorre la deliberazione del Consiglio dei ministri. In ogni caso il Parlamento è tenuto estraneo.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per la soppressione no, perchè ci vuole una legge.

F E R R A R I G I A C O M O . Le Amministrazioni locali e l'opinione pubblica vengono a conoscenza del provvedimento a fatto compiuto.

Lo stesso avviene per quanto riguarda la decisione sugli autoservizi sostitutivi (cioè: a chi cedere e a quali condizioni).

Ora, come ho già detto prima, la Carta costituzionale dà diritto alle Regioni di intervenire per tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale; ma... le Regioni non sono ancora costituite. (E questa sarà ancora una delle ragioni che ci spingeranno a sollecitarne la costituzione).

Province e Comuni sono fuori area, eccezione fatta per gli autoservizi viaggiatori di linea che si svolgono interamente nel territorio del Comune (anche qui poi vi sono notevoli eccezioni restrittive), ma la condizione non rientra nelle caratteristiche dei tronchi ferroviari. Così purtroppo! Noi diciamo che alle Regioni, alle Province, ai Comuni, si

deve riconoscere il pieno diritto di intervenire.

Il Ministero, come ho dianzi accennato, nel settembre 1961 dichiarava: che le sostituzioni da decidere immediatamente (chilometri 1.567, per essere precisi) interessano solo le zone già servite da reti stradali atte a consentire l'esercizio di efficienti autoservizi (per le altre zone si provvederà a mano a mano che le reti stradali saranno state migliorate); che le sostituzioni avranno luogo a mezzo di autoservizi efficienti i quali rispetteranno le condizioni tariffarie attualmente praticate dalle ferrovie statali; che i tronchi di linea da chiudere, sui quali si svolge un apprezzabile traffico merci, saranno mantenuti in esercizio.

Queste le dichiarazioni.

Ognuno può valutarne i termini. D'altra parte abbiamo già degli esempi e ben sappiamo che le sostituzioni interessano quasi sempre le zone depresse. Come poi dimensionare « le deficienze degli autoservizi » e la condizione dell'« apprezzabile traffico merci »? A chi i nuovi servizi? Non se ne parla!

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tutte cose superate.

F E R R A R I G I A C O M O . Sappiamo tutti che l'A.N.A.C. è contraria alla gestione delle Ferrovie dello Stato e che esiste un accordo stipulato nel 1953, tra Amministrazione e A.N.A.C. — se mi dirà, onorevole Ministro, che è superato, ne sarò lietissimo — in virtù del quale le Ferrovie non dovrebbero assumere in gestione diretta gli autoservizi sostitutivi, ma dovrebbero consentire che passassero a concessionari di linee automobilistiche nella zona interessata.

Del resto, il disegno di legge, cui ho fatto cenno prima, presentato due anni fa, « Disciplina delle pubbliche autolinee » — che credo sia ancora giacente alla Camera dei deputati — conferma questo concetto, « salvo i casi di palese onerosità delle gestioni ». E bellissima questa eccezione, è proprio magnifica!

Abbiamo già visto come si tengono fermi i prezzi.

Da quanto esposto, risultano due sommarie, molto importanti: la gravità del problema e l'urgenza di una soluzione; il ruolo spettante agli Enti locali, ai quali vorrei girassimo — e lo faremo — come un pressante appello, la **posizione**.

A conclusione, il nostro pensiero è questo: nessuna posizione aprioristica e nessuna persistenza assiomatica per la « ferrovia a tutti i costi » — basta riflettere che nel 1962 sono andati su strada 704.447 automezzi e che il nostro Paese non ha affatto raggiunto una saturazione, malgrado circolino in Italia 3.535.551 automezzi (31 dicembre 1962) —; dimostrazione obiettiva della possibilità di sostituzione con autoservizi, merci e viaggiatori, pienamente efficienti e più economici; esistenza di una rete stradale che assicuri il collegamento, non solo delle zone allacciate dalla ferrovia, ma anche di queste con la rete stradale principale; che la gestione degli autoservizi sostitutivi sia assunta dallo Stato (Amministrazione ferroviaria) o dalle Amministrazioni locali interessate, eventualmente consorziate; che gli autoservizi sostitutivi coprano il settore viaggiatori e il settore merci; che siano mantenute le condizioni e le tariffe praticate dalla ferrovia da sostituire; infine, e questo è il punto principale, onorevole Ministro, occorre riportare alla responsabilità del Parlamento la deliberazione di soppressione e di sostituzione.

Non si deve dimenticare mai che la ferrovia, anche se passiva e con prospettiva lontana di permanenza passiva, può rappresentare l'unico e più valido elemento di vita associata nella zona e — come diceva il ministro Mattarella al Senato, il 26 ottobre 1962 — « utile infrastruttura per il futuro sviluppo delle località servite ».

Mi avvio rapidamente alla conclusione.

Come si chiude il bilancio? Ho già detto: 25 miliardi e 710 milioni di passivo.

Si manterrà la previsione?

Come ci siamo trovati nel passato?

Vediamo: nel 1949-50 previsti 27 miliardi, reali 59 miliardi; nel 1950-51 previsti 16 miliardi, reali 47 miliardi e 800 milioni (riferisco sempre i dati di volta in volta relativi

ai singoli preventivi e consuntivi); nel 1951-1952, 43 e 57; nel 1952-53, 36 e 54; nel 1953-1954, 47 e 62; nel 1954-55, 32 e 68; nel 1955-1956, 42 e 75; nel 1956-57, 62 e 94; nel 1957-58, 54 e 55; nel 1958-59, 40 e 46; nel 1959-60, 37 e 59; nel 1960-61, 22 e 47; nel 1961-62, 26 e 29. Non ho il consuntivo del 1962-63. Vale a dire, abbiamo sempre avuto un aumento del consuntivo sul preventivo. Avverrà così anche per il 1963-64?

Nel 1957-58 si ha una sensibile riduzione del passivo, sia preventivato che in consuntivo, in virtù della legge 1155 del 29 dicembre 1957 e del conseguente stanziamento di 40 miliardi per oneri spettanti ad altre Amministrazioni dello Stato, oneri poi successivamente variati in 52 miliardi per il 1958-59, 55 miliardi per il 1959-60, 75 miliardi per il 1960-61, 86 miliardi per il 1961-62, 86 miliardi per il 1962-63. Per il 1963-64 sono preventivati 129 miliardi.

Per quanti anni i ferrovieri (e noi ci siamo fatti loro portavoce) hanno invocato un bilancio di verità! Finalmente hanno avuto soddisfazione, almeno parziale, e, come si vede, non si tratta di piccole cifre. Ho detto parziale, perchè restano ancora scoperti parecchi miliardi di oneri extra-aziendali, che riguardano i Ministeri della sanità, di grazia e giustizia, della difesa, delle finanze, del tesoro, degli affari esteri, del lavoro, del turismo e dello spettacolo, della pubblica istruzione, dell'interno, delle poste e delle telecomunicazioni e altri organismi centrali.

Ripigliando l'argomento: non giuriamo sulle cifre, che non hanno consistenza chiusa e che per il passato hanno dato luogo sempre ai cosiddetti aggiornamenti. In particolare non giuriamo sui prodotti del traffico e sulle spese del personale. Può darsi allora che il disavanzo aumenti. Dobbiamo preoccuparcene? Certamente, e dobbiamo fare tutti gli sforzi affinché questa cifra negativa diminuisca: dobbiamo cioè tendere al pareggio, e, se possibile, passare dal negativo al positivo. Non possiamo però dalla realtà al mito. Non crediamo nella possibilità di facili economie.

Nel 1951 l'onorevole Corbellini, allora non Ministro ma relatore, preconizzava un introito del Tesoro al termine di cinque anni. Ricordo che vi era una tabella allegata a un

bilancio di previsione, secondo la quale in cinque anni il bilancio delle Ferrovie sarebbe arrivato non soltanto al pareggio ma ad una entrata in attivo. Il ministro Campilli, che era seduto al banco del Governo, se ne compiaceva, perchè pensava di poter finalmente incassare. Niente di male: si possono fare delle previsioni che poi non si realizzano.

Che cosa è successo? Purtroppo sono stato profeta. È continuato il disavanzo e continua tuttora.

Come dunque operare?

Lo slogan « personale-tariffe » è abbandonato dal 1951 e non si affaccia più nelle nostre discussioni, salvo il timido accenno che ne ha fatto il nostro illustre relatore. Partita chiusa. Richiamo le mie affermazioni già fatte anni addietro.

Bisogna: operare energicamente nei mezzi tecnici e nei perfezionamenti tecnici; dare un impulso fortissimo, coraggioso, al piano di ammodernamento, superando le lacune e le carenze, accorciando i tempi e ingrossando le cifre; arrivare prestissimo all'abbandono completo della trazione a vapore. Ricordo che questo era un suo *hobby*, onorevole Ministro; cerchi di applicarlo fino in fondo.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Stia tranquillo che lo farò, nei limiti del possibile.

F E R R A R I G I A C O M O . Dare all'utente conforti sempre più apprezzabili, che lo conducano, direi, dalla casa alla casa con lietezza; richiamare alla rotaia tutto il traffico di sua competenza, che non è quello della strada, e quindi senza temere di invadere il campo di essa e di subirne l'invasione! Si agita da alcuni, elevandolo al parossismo, il contrasto rotaia-strada; non chiudiamo gli occhi alla realtà, ma non confondiamoci. Vi è posto per i due grandi mezzi. Anzi ne sorgeranno, mi auguro, degli altri. Sta in noi trovare non soltanto una sana coesistenza, ma una giusta ed efficace collaborazione tra essi. Creare, nella grande famiglia dei ferrovieri, un'atmosfera di tranquilla e consapevole collaborazione, rendendoli realmente e consapevolmente partecipi allo sviluppo attivo dell'Azienda.

Il tutto deve avere come presupposto alcuni provvedimenti che dobbiamo affrontare senza indugio e che ho già ricordato: la creazione di un organo di coordinamento (diceva l'anno scorso l'onorevole Mattarella che « il problema del coordinamento va posto non più in termini nazionali, ma internazionali e che è oggi attuale anche per il settore delle autolinee »: pienamente d'accordo con l'onorevole Mattarella); l'ordinamento e la riforma dell'Azienda ferroviaria; la disciplina delle pubbliche autolinee; la riforma del Ministero dei trasporti.

E un'ultima riflessione voglio aggiungere, che è quella, a mio avviso, che ci deve guidare come bussola orientativa in questo vasto campo di compiti non facili a noi commessi. La ferrovia è, come la strada, un bene sociale; è un servizio che la collettività ha creato e deve mantenere per tutti. Il suo bilancio solo apparentemente raccoglie introiti dalle stazioni, ma sostanzialmente raccoglie valori da tutto il Paese, in quanto ad esso porta attività e movimento.

Ultimo argomento, brevissimo: nota di variazione allo stato di previsione per l'esercizio 1963-64; articolo 3 del disegno di legge proposto. Si tratta di finanziare la copertura del passivo di 25 miliardi e 710 milioni. Siamo d'accordo che la somma per la copertura bisogna trovarla; ma dove? Cassa depositi e prestiti? Fondo dei conti correnti postali? È risaputo che i conti correnti postali non possono esser toccati: essi sono intangibili, e devono rimanere a disposizione dei correntisti, naturalmente nelle casse del Tesoro. I mutui attingono, per quanto riguarda l'Amministrazione postale, dai buoni fruttiferi e dai libretti di risparmio. A chi vanno essi? Per l'articolo 68 del testo unico della legge sulla Cassa depositi e prestiti, 2 gennaio 1913, n. 453, ai Comuni, alle Province, ai loro consorzi, ai consorzi di scolo, di bonifica, di irrigazione, di derivazione ed uso di acque a scopo industriale ed ai consorzi per opere idrauliche. In conclusione vanno agli Enti locali e soltanto agli Enti locali. Per un mutuo con i conti correnti postali occorre una legge speciale (è il caso nostro), ma allora questa deve essere a favore degli Enti locali. Basta farci un quadro della situazione dei

nostri Comuni e delle nostre Provincie. Quali le ansie dei sindaci e dei presidenti per le difficoltà nelle quali si dibattono! Ne sappiamo tutti qualche cosa; molti di noi hanno percorso questa *via crucis*. Soltanto se compiono lavori con il contributo dello Stato riescono ad ottenere una risposta affermativa, ma anche in questo caso il più delle volte restano in attesa per anni ed anni e le opere rimangono sulla carta e passano di frequente come tali all'archivio. Così l'economia degli Enti locali precipita e si avvilita. Non so quale sia oggi la disponibilità annua per i mutui ed a quanto sia salito l'importo dei conti correnti postali; ma so che i Comuni e le Provincie bussano alla Cassa depositi e prestiti senza risposta. Allora non è ammissibile che sia lo Stato, sia pure attraverso la gestione delle Ferrovie, a prelevare. È un togliere agli Enti locali un alimento del quale essi hanno diritto e bisogno.

Si tratta di un'operazione di piena tranquillità nei confronti dei correntisti? Facciamo allora una legge speciale che rientri nelle previsioni dell'articolo 68 del citato testo unico, vale a dire a favore degli Enti locali.

Bisogna trovare un'altra fonte per il nostro finanziamento. Ricordo un precedente (ve ne saranno altri), e lo ricorderà anche l'onorevole Corbellini. Nella seduta del 5 aprile 1950 abbiamo discusso ed approvato in quest'Aula un disegno di legge di autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di 25 miliardi per opere patrimoniali. Nella stessa giornata il nostro Gruppo ha votato a favore di questa autorizzazione, mentre ha votato contro l'autorizza-

zione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al Ministero delle poste e telecomunicazioni, azienda di Stato per i servizi telefonici, un mutuo di 25 miliardi sui fondi dei conti correnti postali. Manteniamo la stessa posizione, cioè voteremo anche questa volta contro.

Ho finito, signor Presidente. Ho cercato di fermarmi agli argomenti più scottanti che esprimono necessità e configurano un orientamento. Su molti ho dovuto tacere o contenermi dato il limite di tempo fissato per la discussione di questo bilancio e i minuti lasciati a mia disposizione (chiedo scusa se non li ho rispettati rigorosamente). Mi sono sforzato di elencare numeri il meno possibile, ma di farli parlare attraverso semplici valutazioni e semplici considerazioni. Ritengo di aver interpretato il pensiero di molti. Sarò lieto se avrò almeno contribuito a far sentire l'importanza che i problemi del traffico hanno ed a far sostare su di essi l'attenzione dei colleghi, che ringrazio per avermi pazientemente ascoltato. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari