DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

CMV SEDUTA

MERCOLEDÌ 10 DICEMBRE 1952

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

				• •	•	_	•									
Cong	edi . .										•			Pa	g.	37525
stic (17	no di ne ragg (86) (Di cazioni):	ruj	ope	am	en	to.	aı	ıto	car	ri	() .	R.A	١.)	»	
	PRESIDE	NTE	3													37527
	CORBELL	IN														37527
	OTTANI															37527
	Massini															37529
	CARELLI															37532
	BORROMI	EO														
	GENCO															37535
	TOMMAS	IN	ī, j	f. j	f.	rel	ate	re								37537
	MALVEST	rit:	ι, .	Mi	nis	tro	•	lei	tr	as_i	por	ti				37538
ro	no di le dell'Af seguito	ric	a	ita	ali	an	a x	•	(2							
	BERTONE	;											3	752	26,	37537
	Bosco															37526
	TUPINI															37526
	AVANZIN															
	tesoro	,														37526
	FARINA															37527
Per il	nubifra	gi	o i	in I	Pu	gli	a:									
	Preside	NTE	2													37525
	GENCO															37525
	MALVEST	rtm.		Mi	nis	ter		dei	to	n e	ann)	rtá				27596

INDICE

La seduta è aperta alle ore 10.

CERMENATI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 19 novembre, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Baracco per giorni 2, De Luca per giorni 1, Falck per giorni 3, Mastino per giorni 4, Mott per giorni 1 e Pazzagli per giorni 1.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Per il nubifragio in Puglia.

GENCO. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, una immane sciagura si è abbattuta sulla nostra provincia di Bari. La pioggia, che cade da 5 giorni con una violenza e una persistenza inconsueta e certamente eccezionale, ha fatto crollare nella laboriosa città di Barletta due fabbricati, seppellendo 4 famiglie. Le notizie fino ad ora pervenute parlano di 17 morti. Questa grande e nobile città, vanto della nostra Regione, celebre nella storia per la disfida di Barletta, che ha dato anche alla causa

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

della libertà i suoi morti — basta ricordare la dozzina di vigili urbani trucidati dai tedeschi in fuga — non aveva conosciuto tragedie immani come quella di ieri. Essa aveva ripreso la sua laboriosa e pacifica vita, rimarginando le sue ferite, quando, nella notte di ieri, la pioggia ha fatto tutte queste vittime.

Vada alla memoria di questi poveri morti, tutti modesti lavoratori, il saluto del Senato repubblicano. Pregherei anzi la Presidenza di voler esprimere a quella città il cordoglio del Senato.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Il Governo si àssocia alle commosse parole del senatore Genco per la disgrazia che ha colpito l'illustre città di Barletta. Già ieri alla Camera il ministro Scelba ha dichiarato che il Governo avrà la sollecitudine più fraterna per le vittime del disastro e questa sollecitudine io qui confermo.

PRESIDENTE. Il Senato non può che associarsi alle parole del senatore Genco. La Presidenza non mancherà di esprimere alle popolazioni colpite dalla sciagura la commossa soliarietà dell'Assemblea.

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: « Soppressione del Ministero dell'Africa italiana » (2180).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Soppressione del Ministero dell'Africa italiana ».

BERTONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE. Faccio osservare che la Commissione finanze e tesoro non era mai stata investita dell'esame di questo disegno di legge. Solo durante la discussione avvenuta dieci giorni fa, il Presidente dell'Assemblea chiese se la Commissione finanze e tesoro fosse stata interpellata. Avuta risposta negativa, rinviò il prosieguo della discussione a quando la Commissione stessa potesse dare il suo parere. La Commissione è stata molto occupata in questo periodo ed ha fatto quanto ha potuto, senonchè,

quello che io desideravo era di avere dei dati precisi, sia dalla Ragioneria generale dello Stato per quel che riguarda le eventuali coperture di una spesa maggiore di quella che è la portata del disegno di legge, sia dal Ministero dell'Africa italiana per giustificare gli emendamenti introdotti dal senatore Lepore. Aggiungo che proprio in questo momento mi viene recapitato un memoriale proviente dal Ministero dell'Africa italiana. Avendo pertanto bisogno la Commissione di esaminare questo memoriale, se i colleghi permettono sarei dell'avviso di rinviare questa discussione. Credo che essa potrebbe essere ripresa e conclusa ancora prima delle ferie di Natale e che la Commissione finanze e tesoro abbia modo, nel frattempo, di completare l'esame che le è indispensabile.

BOSCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO. Nell'ultimo mio intervento sulla sistemazione del benemerito personale del Ministero dell'Africa italiana, ebbi l'onore di far presente che, probabilmente, per troppo amore verso quella categoria di funzionari statali, si sarebbe finito col fare il loro danno. Mi sembra che questa previsione si sia puntualmente avverata perchè, dopo 15 giorni, ci troviamo di fronte alla richiesta di un nuovo rinvio. Per non ritardare eccessivamente la legge, pregherei la Presidenza di stabilire che in ogni caso questo disegno di legge deve essere discusso prima delle vacanze di Natale. Da troppo tempo è attesa questa legge, per poterla rinviare alle calende greche.

TUPINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI. La 1^e Commissione è d'accordo col senatore Bosco nel chiedere che per il seguito della discussione sia fissata una data anteriore alle vacanze di Natale.

AVANZINI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AVANZINI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Governo non ha alcuna difficoltà da opporre al desiderio espresso dal Presidente della Commissione finanze e tesoro, che ha preso atto del fatto che il Ministero del tesoro ha offerto immediatamente, a suo tempo, tutti

10 DICEMBRE 1952

gli elementi e tutti 1 dati che la Commissione aveva richiesti.

BERTONE. Non il Governo, ma il Ministero del tesoro, giacchè, come ho già dichiarato, il Ministero dell'Africa italiana mi ha fatto pervenire un suo memoriale proprio questa mattina.

FARINA. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FARINA. Concordo con quanto ha detto il senatore Bosco, ma osservo che la sua proposta rischia di andare a vuoto se la Commissione si presenterà un'altra volta a dirci le stesse cose.

BERTONE. Mi sembra che questa osservazione non sia molto riguardosa per la Commissione di finanze, dopo quanto ho detto poco fa.

PRESIDENTE. Ritengo che il seguito della discussione di questo disegno di legge possa essere rinviato alla seduta antimeridiana di mercoledì prossimo.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Soppressione della Gestione Raggruppamento Autocarri (G.R.A.) » (1786).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione della Gestione raggruppamenti autocarri (GRA) ».

CORBELLINI. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI. In assenza dei relatore, senatore Mastino, nella mia qualità di Presidente della Commissione, posso affermare che il disegno di legge può ugualmente discutersi. D'accordo col senatore Mastino, ho incaricato il senatore Tommasini di fare le funzioni di relatore, data la sua competenza nella materia di cui tratta il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Ottani. Ne ha facoltà.

OTTANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il Senato è venuto a conoscenza della situazione della G.R.A.

fin dal 1948, quando nella relazione sul bilancio dei Trasporti presentata dai nostri eminenti colleghi, senatori Tommasini e Focaccia, potemmo leggere queste parole: «I relatori fanno proprio il voto già espresso dal relatore alla Camera dei deputati: che la situazione della G.R.A. venga attentamente esaminata allo scopo di evitare sorprese a carico del bilancio dello Stato».

Eravamo nell'ottobre del 1948 e questo era il voto che la Commissione del Senato faceva proprio, e che già era stato espresso dalla Camera dei deputati alcuni mesi prima.

Ora, al 1948 succede un periodo, non voglio dire di inazione, ma di osservazione e di riflessione, finchè arriviamo al luglio del 1951 quando il Ministro dei trasporti presenta il disegno di legge per la soppressione della Gestione raggruppamento autocarri. Se il Ministero dei trasporti era stato un po' lento nel prendere questa determinazione, bisogna però riconoscere che anche la Commissione del Senato non ha avuto una maggiore sollecitudine, perchè soltanto un anno dopo, la nostra Commissione ha presentato la relazione, cioè il 10 giugno 1952.

TOMMASINI, f. f. relatore. Dopo che il primo relatore, senatore Ottani, si era ritirato!

OTTANI. Non si può quindi negare che questo disegno di legge abbia avuto una gestazione proporzionata alla gravità dell'argomento. Oggi noi qui dobbiamo prendere in esame ed emettere una decisione definitiva su questo disegno di legge. Mi permetto di dire alcune brevi parole per sottolinearne l'importanza.

Questo disegno di legge, secondo me, deve essere esaminato da due punti di vista. Il primo punto è quello giuridico politico, cioè noi dobbiamo porci questo quesito: la soppressione della G.R.A. coinvolge forse la soppressione di un vero e proprio servizio pubblico dello Stato, oppure semplicemente di una gestione di fatto la quale col sopravvenire degli avvenimenti si è dimostrata superflua, si è dimostrata affatto inutile ed anche dannosa? A questo proposito noi dobbiamo ricordare che la G.R.A. era una azienda patrimoniale dello Stato dalla quale si poteva prevedere di ricavare un reddito, e in questi ultimi anni solo questa previsione costituiva la giustificazione della sua sopravvivenza. Ma dopo che le fer-

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

rovie ebbero ripristinato le comunicazioni su quasi tutta la rete, dopo che le aziende private di auto-trasporto merci sia per conto proprio che per conto di terzi avevano potuto corrispondere a tutte quelle esigenze del traffico che le ferrovie non erano in grado di soddisfare, la G.R.A. aveva perduto, anche se originariamente li avesse avuti, gli elementi e le caratteristiche di servizio di pubblica utilità, se di pubblica utilità si fosse veramente trattato. Il risultato economico della gestione, anche se costantemente passivo non avrebbe potuto essere la ragione determinante della sua soppressione, come sarebbe assurdo parlare di sopprimere le Ferrovie dello Stato o alcune delle sue linee perchè il bilancio annuale si chiude in passivo. No, il servizio ferroviario risponde ad un bisogno della popolazione, ad una esigenza di Stato e deve essere mantenuto anche se passivo. Ma tra la G.R.A. e le Ferrovie dello Stato, se vogliamo attenerci a quelli che sono i principi del nostro diritto pubblico, vi è una differenza di natura e di scopi. L'attività della G.R.A. si è sempre svolta sullo stesso piano di tutte le aziende di autotrasporti di cose che operano in regime di libera concorrenza senza tariffe prestabilite e con volontarietà negli impegni da assumere verso la clientela. La G.R.A. pertanto non costituisce un servizio pubblico dello Stato, ma è un bene patrimoniale dello Stato liberamente disponibile, e tale sua natura appariva fin dal decreto luogotenenziale 2 giugno 1946 che autorizzava la vendita degli automezzi e dei depositi della gestione. Noi possiamo quindi concludere questa prima parte del nostro esame affermando che sotto l'aspetto politico-giuridico, la soppressione della G.R.A. non può incontrare nessuna seria obiezione. Essa è perfettamente legittima. Si potrebbe osservare che le Ferrovie dello Stato però hanno bisogno di certi servizi complementari automobilistici e che in certi casi la rotaia ha bisogno dell'aiuto della strada. Ebbene, le Ferrovie dello Stato (che non si servivano della G.R.A.) non rimarranno senza i servizi complementari perchè l'Istituto nazionale trasporti oggi è organizzato bene, funziona su larga scala e sopperisce a tutte quelle che possono essere le prestazioni complementari del servizio ferroviario. Aggiungo poi, e questo va a lode del collega senatore Rizzo, che

ne è il Presidente, che la gestione dell'I.N.T., condotta con criteri privatistici, è non solo regolare ma anche attiva, tanto che l'ultimo bilancio ha potuto chiudersi con un utile non trascurabile.

Passando al secondo punto, cioè all'aspetto economico finanziario, anche per questo credo che la risposta non possa essere dubbia.

Quando le Commissioni del Senato e della Camera nel 1948 richiamarono l'attenzione del Governo sulla Gestione raggruppamento autocarri dicendo: vigilate attentamente perchè non si verifichino sorprese dannose a carico del Tesoro, la situazione era questa: la perdita era stata accertata nel 1947 in 279 milioni 958 mila lire ϵ nel 1948 in 591 milioni 491 mila lire. Negli anni successivi si è seguita una scala ascendente: nel 1949, 945 milioni, nel 1950, 865 milioni, nel 1951 (risultato provvisorio, come dice la relazione del collega Mastino) 1.229 milioni. Sarebbe interessante conoscere quali siano i risultati approssimativi del 1952. Io, senza voler essere profeta, ritengo che non potranno essere molto diversi da quelli dell'annata precedente. Quindi anche da questo punto di vista economico-finanziario non vi può essere incertezza sulla necessità impellente di sopprimere questa gestione che arreca al bilancio e al tesoro dello Stato un passivo continuo e cronico con un cumulo sempre maggiore di oneri. Se questo disegno di legge è stato proposto dal Ministero dei trasporti, veramente esso interessa maggiormente il Ministero del tesoro e mi sorprende di non vedere nemmeno un Sottosegretario di tale Ministero che pure dovrebbe avere una certa premura all'approvazione di questo disegno di legge, perchè il Ministero dei trasporti è responsabile fino ad un certo punto. Quando il Ministro dei trasporti ha proposto la soppressione di questo organismo passivo e la chiusura di una falla per la quale ogni anno dal tesoro dello Stato fuggono 1200 milioni, il Ministero dei trasporti non può fare di più. Qui deve intervenire il Ministro del tesoro a dire che riconosce la serietà del motivo addotto per la soppressione della G.R.A., che ne considera tutta l'importanza, e a dichiarare che lo Stato non può ulteriormente sopportare quest'onere. Tanto più, onorevoli colleghi, che l'onere di questa gestione non è solo quello

10 DICEMBRE 1952

che viene dichiarato nella relazione, perchè dobbiamo considerare anche tutti gli oneri indiretti che deriveranno dalla inserzione in altre Amministrazioni dello Stato di quel personale che viene licenziato per effetto di questa soppressione. È un onere indiretto, ma in questo momento in cui mancano i mezzi per un compenso meno esiguo agli impiegati dello Stato, anche questo deve essere valutato. Perciò si deve riconoscere che ogni esame imparziale e spassionato della questione, fatto da un punto di vista o dall'altro, deve condurre alla identica soluzione e cioè alla necessità di addivenire alla soppressione proposta, per la quale può farsi soltanto una osservazione, e cioè che sarebbe stato molto meglio se fosse stata decisa un anno prima.

C'è stato un nostro eminente ed autorevole collega, che non vedo qui presente, il quale sui giornali ha sostenuto una tesi molto ardita e che certamente non mi azzardo a seguire. Questo nostro eminente collega ha affermato che ci sarebbe una responsabilità dei dirigenti della G.R.A. perchè hanno lasciato la situazione così com'era senza rimediarvi, aggravando il passivo e quindi la perdita del tesoro dello Stato. Diceva questo nostro collega, che il commissario della G.R.A. aveva la facoltà di vendere tutti gli automezzi e di licenziare il personale anche indipendentemente da uno speciale disegno di legge. Vi è, infatti, quel decreto luogotenenziale del 1946 il quale appunto autorizzava la vendita dei centri autocarri; perchè non è stata fatta? Questo non genera forse una responsabilità civile di chi poteva e doveva agire, e non lo ha fatto? Non voglio arrivare a questa conseguenza estrema; a me preme affermare che se oggi la soppressione della G.R.A. dovesse subire altri differimenti, la colpa sarebbe tutta del Parlamento, e oggi sarebbe precisamente del Senato. È una responsabilità politica che il Senato assolutamente non deve assumersi, quando tutte le ragioni militano a favore dell'accoglimento pieno ed incondizionato del provvedimento proposto dal Ministro dei trasporti, del quale deve anche dirsi che merita di essere accolto senza esitazioni anche perchè le sorti del personale sono state tenute presenti fino ai limiti dell'equità e delle possibilità del tesoro dello Stato.

Se poi qualche miglioramento, che è oggetto di alcuni emendamenti presentati da un nostro collega, venisse accordato, credo che ogni dubbio dovrebbe essere fugato e che il voto favorevole dovrebbe essere unanime. (Applausi dal centro e dalla destra).

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

MASSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, penso che il progetto di legge che abbiamo attualmente in discussione meriti un esame un po' più approfondito, perchè, oltre che trattarsi della soppressione di un Ente che poteva continuare beneficamente il suo servizio, ci troviamo in presenza dell'applicazione del tentativo di soppressione di quasi tutte le imprese pubbliche, per favorire quelle private. Da questo punto di vista mi sia concesso di fare un po' di cronistoria di questo Ente.

Questo Ente per la verità non è stato creato dal Governo italiano. La G.R.A. sorse nell'autunno del 1945, quando la Commissione alleata cedette al Governo italiano i centri autocarri che erano stati costituiti nelle zone più colpite per le impellenti necessità della popolazione. Il materiale era allora rappresentato da oltre 3500 automezzi, di cui un buon terzo già fuori uso. Gli altri 2200 circa — le decine e le unità non contano — si dividevano in queste categorie: 1800 di portata 30 quintali, 320 circa di portata 50 quintali, 13 autocarri a nafta, 340 jeeps e carri soccorso. Il « capitale di conferimento » fu allora valutato a 1223 milioni, nel 1945; mentre, secondo i criteri A.R.A.R. questo capitale non avrebbe dovuto superare i 400 milioni.

Questa prima ingiusta impostazione ha fatto sì che, dal 1945 al 1950, i bilanci della G.R.A. siano stati gravati di ben 1185 milioni di ammortamento, cioè poco meno dell'intero « capitale di conferimento », così largamente calcolato. Il personale era costituito da circa 4000 dipendenti, di cui 816 impiegati ed oltre 3000 salariati, la cui qualità era piuttosto eterogenea.

È stato autorevolmente affermato che tale strano atto di nascita della G.R.A. non poteva evidentemente non influire sulla sua vita futura. È quindi inesatto che la G.R.A. sia sorta per esercitare un'azione calmieratrice in un periodo di carenza di mezzi di trasporto; risponde più alla verità affermare che la G.R.A.,

10 DICEMBRE 1952

con i suoi deteriorati ed antieconomici automezzi ed i suoi pletorici 4000 dipendenti e questo è derivato dai centri alleati e non dal Governo italiano — è stata nell'insieme uno dei tanto declamati regali americani! È onesto riconoscere che, per i dirigenti della G.R.A., è stato arduo il compito di portare questo Ente ad una sana base economica. Fin dal giugno 1946, all'epoca del decreto legislativo n. 502, non erano pochi quelli che, manovrando e speculando, avevano interesse a far sparire la G.R.A. Invece l'amministrazione della G.R.A. nel 1948 propose il decreto legislativo n. 321, per dare una figura giuridica all'azienda, onde metterla in condizione di migliorare la sua situazione. Nel primo periodo di vita la G.R.A. continuò l'attività del Centro autocarri alleati, facendo proficuamente fronte alla dilagante speculazione della «borsa nera » dei trasporti su strada. Ecco perchè si lamentava, fin da allora, la sua soppressione. Man mano che la situazione dei trasporti andava migliorando, la G.R.A. estendeva il suo campo di attività nei vari settori di trasporto su strada, riuscendo ad espletare servizi utilissimi al Paese.

La massa dell'attività della G.R.A. dal 1945 al 1950 è data anche dalle seguenti cifre:

Anni		Q.li–Km. (milioni)	Introiti (milioni)
1945	(6 mesi)	669	910
1946		$1.76\bar{5}$	2.155
1947		1.756	2.740
1948		1.299	1.870
1949	•	1.355	1.628
1950		1.478	1.543

In applicazione all'indirizzo seguito verso la efficienza dell'Azienda e la riduzione delle spese, si è puntato sulla trasformazione del materiale e sulla riduzione del personale. Il materiale fu ridotto nel 1950:

a n. 441 autocarri a benzina da 10 a 65 q. di portata;

a n. 276 autocarri a metano da 30 a 65 q. di portata;

a n. 352 autocarri a nafta da 35 e 100 $\,\mathrm{q}.$ di portata;

a n. 485 rimorchi da 10 a 140 q. di portata per un totale di 1.554 veicoli, con portata disponibile di 14.410 quintali con mezzi a benzina e 69.030 quintali con mezzi a nafta, in gran parte pesanti, cioè d'impiego economico.

Il personale, dalle 4.004 unità iniziali del 1945, si è ridotto alle 1.786 unità del 1950, e attualmente a poco più di mille.

Tale indirizzo seguito ha dato i seguenti risultati: il rapporto del personale per ogni 100 quintali di portata disponibile è sceso dal 5.92 a 2,14 unità, cioè a quasi un terzo.

Le spese d'esercizio si sono potute contenere entro i limiti seguenti:

Anno	;	Spesa totale esercizio (milioni)	Costo q.le Km.
1945	(6 mesi)	582	0.87
1946		1.840	1.04
1947		2.625	1.49
1948		2.125	1.6 3
1949		2.100	1.54
1950		1.816	1.22

Quindi un costo di esercizio decrescente.

I risultati dell'esercizio nei 5 anni e mezzo (1945-1950) sono concordati insomma nelle seguenti cifre: entrate milioni 10.846; spese milioni 11.088, con un passivo di esercizio di soli 142 milioni complessivi.

Ma il pezzo forte degli zelanti liquidatori della G.R.A. è il suo passivo di bilancio che è formato dal tenue passivo di esercizio già enunciato sommato alle spese generali e ai vari ammortamenti, agli interessi passivi e agli altri gravami che adesso vedremo. A parte il fatto che i passivi di bilancio sono la caratteristica costante delle aziende pubbliche dei trasporti, circa la presentazione catastrofica di queste passività per complessivi 3 mila e 900 milioni, ci permettiamo di non essere della stessa opinione degli zelanti liquidatori.

Un bilancio, in generale, oltre che essere la sintesi dei risultati contabili è anche un indice dell'indennizzo della gestione dell'azienda, e sappiamo qualcosa del bilancio delle Ferrovie dello Stato! Il Governo, di fronte alla G.R.A. come in altre consimili occasioni, ha voluto considerare costantemente il carattere provvi-

10 DICEMBRE 1952

sorio e via via superato da tale azienda, ciò che non è vero affatto perchè c'è stata una trasformazione di servizio, trasformazione utile, trasformazione che avrebbe potuto continuare a rendere attiva l'azienda solo che lo si fosse voluto. Ma l'indirizzo governativo ha impedito a questa azienda, come a tante altre, una adeguata sistemazione industriale e finanziaria tendendo piuttosto ad attuarne la scomparsa, anche se la sua liquidazione è certamente più costosa che non la sua stabile sistemazione. Non a caso abbiamo dovuto mettere a confronto il passivo di esercizio con il passivo generale di bilancio. I fautori della soppressione della G.R.A. sbandierano con tutta la loro energia i milioni di passivo; vediamo un po' più da vicino questa cifra. Abbiamo già visto come un ingiusto e comunque esagerato tasso di ammortamento abbia gravato sulla azienda per ben 1.175 milioni; sui 3 mila e 900 la liquidazione del personale eccedente è costata circa 600 milioni, gli interessi passivi per « prestiti alle banche » hanno gravato per altri 250 milioni (per un'azienda statale quindi si fanno fare i prestiti privati da parte delle banche). Ciò che fa un passivo globale, che in massima parte non ha nulla a che fare con l'esercizio dell'azienda, di milioni 2.035, che vanno a più che dimezzare il passivo generale. Non si è tenuto, nel frattempo, nessun conto delle ripetute proposte delle maestranze e dei dirigenti; al contrario tutto si è fatto per aumentare il discredito della G.R.A.. dipendenti lasciati per mesi interi senza percepire le dovute retribuzioni; proteste di fornitori non pagati; accensione di debiti con le Banche -un'Azienda di Stato! — per circa 700 milioni, con un evidente aggravio di gestione, come si è già visto, per il pagamento degli interessi. Lo sbilancio per il 1951 era previsto in circa 600 milioni. In esso però sono compresi: 100 milioni per indennita sfollamento personale: 90 milioni di interessi passivi per i prestiti privati; 85 milioni per esagerati ammortamentı; cioè, in totale, quasi la metà dell'intero passivo. Più precisamente: ai 30 settembre 1951 il passivo era di 283 milioni, mentre al 30 novembre stesso anno era di 271 milioni, cioè il bimestre ottobre-novembre è stato leggermente attivo; ciò che dimostra la possibilità del risanamento dell'Azienda. Infatti persone di non

dubbia competenza, non più tardi di qualche mese fa, hanno in tutta coscienza affermato che la G.R.A. avrebbe potuto essere, e può ancora essere, un'Azienda viva e vitale; il rimetterla in sesto costerebbe la metà di quello che occorre alla sua liquidazione.

Ma anche qui, come in molti altri aspetti della nostra economia nazionale, è l'indirizzo che bisogna cambiare: invece di mettere all'opera una ben qualificata schiera governativa di liquidatori, al nostro Paese occorrono dei capaci costruttori o, se più piace, di ricostruttori. È evidente che tutto ciò è la conseguenza della sfrenata mania di allargare l'iniziativa privata, a tutto danno di quella pubblica e statale; ma tutto deve avere un limite. Per quello che riguarda la sorte della G.R.A. anche l'onorevole Corbellini, in un discorso alla Camera dell'ottobre 1949, aveva apertamente e documentatamente espresso la sua autorevole opinione sull'opportunità di mantenere in vita questa Azienda, come necessario ausilio per realizzare determinati coordinamenti nel trasporto delle cose, tra «strada e rotaia ».

Lo stesso attuale Ministro dei trasporti, il ministro Malvestiti, forse non del tutto persuaso della tanto sollecitata soppressione della G.R.A., agli inizi di questo anno e cioè moltimesi dopo la pubblicazione del disegno di legge ora in discussione, che dovrebbe decidere o meno questa soppressione, ha invitato il Commissario dell'Ente a presentare una relazione sull'attuale stato economico della G.R.A., sulle funzioni che assolve e sulla convenienza e sul costo di un suo risanamento.

Dunque l'onorevole Malvestiti, anche dopo la pubblicazione del progetto di soppressione, non scartava del tutto la possibilità di mantenere in vita, quindi di risanare la G.R.A., dando ad essa particolari compiti di pubblico interesse.

Nulla si è saputo sul contenuto di questa relazione del Commissario dell'Ente e sulle intenzioni del Ministro. Ci sia permesso d'esprimere il dubbio che se questo Commissario è stato nominato con funzioni di liquidatore, era difficile che potesse trasformarsi in ricostruttore!

Ci sembra di aver sufficientemente dimostrato che il problema che stiamo discutendo, soppressione o meno d'una Azienda statale, non

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

è la conseguenza d'un esame contabile, ma il risultato d'una preordinata politica di smantellamento di tutto ciò che riguarda la gestione pubblica a vantaggio di interessi privati.

Prima si tende a screditare l'Azienda pubblica, a renderla passiva e poi se ne propone la soppressione o la sostituzione.

Quando ci si vuol disfare del proprio cane, si comincia a diffondere la voce che ha la rogna.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Ma perchè lo si dovrebbe fare?

MASSINI. Perchè ci sono interessi privati ai quali si vuol dare la prevalenza.

Occorre parlare chiaro e decidere con piena conoscenza.

Non si esclude affatto che l'attuale G.R.A. possa essere alleggerita da taluni reparti e di talune sedi dimostratesi non redditizie.

Secondo il nostro parere, la G.R.A. è un organismo che può essere utilmente adoperato per il coordinamento tra « strada e rotaia ».

Vorremmo portare un solo esempio. Il Ministro dei trasporti certamente non ignora che è allo studio la soppressione dei treni merci raccoglitori con le loro lunghe soste in tutte le stazioni.

I colli-merci sarebbero a mezzo di camion raccolti da un certo numero di località per essere concentrati e spediti da una stazione di maggiore importanza, in funzione di capo-zona.

La stessa operazione dovrebbe farsi per la consegna dei colli-merci in arrivo, anche a domicilio.

Non può la G.R.A., utilizzando la preziosa esperienza già fatta, essere partecipe di questa importante esperienza?

Per tutti i suesposti motivi, nel caso concreto della G.R.A., noi siamo contrari alla sua soppressione, perchè questo Ente pubblico, se adoperato produttivamente, anzichè spinto ostinatamente verso la sua liquidazione, può essere utile alla collettività nazionale.

Propongo pertanto il ritiro del presente disegno di legge e, in via subordinata, mi permetterò di presentare degli emendamenti a taluni articoli del disegno di legge stesso.

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

CARELLI. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, poche pa-

role. Riconosco che la funzione della G.R.A. è ormai sorpassata; non si deve però dimenticare che la G.R.A. ha offerto alla Nazione notevoli servigi in un momento in cui il Paese si trovava in condizioni estremamente penose e di tormento. Con la ripresa della nostra economia la G.R.A. si è venuta a trovare in una situazione difficilissima, tanto è vero che, come si rileva dalla serena relazione del collega Mastino, da un attivo di 131 milioni nel 1945, si passa addirittura nel 1951 ad un passivo di un miliardo e 229 milioni; complessivamente dal 1946 ad oggi risulta una passività di 3 miliardi 771 milioni. In questo modo non era possibile riportare la G.R.A. ad una normale attività. Da ciò la proposta avanzata dall'onorevole Ministro di sopprimerla.

In relazione a questa soppressione abbiamo assistito al sorgere di due enti l'I.N.T. e la C.I.A.T.: l'I.N.T. per il trasporto merci, la C.I.A.T. per il trasporto viaggiatori. Sono questi organi statali, parastatali, privati? Veramente non sapremmo dirlo; forse risentono più della attività privata che altro, ed io mi riferisco alla presenza ed alla espansione di questi due enti, per opinare che potrebbero assorbire completamente l'attività della G.R.A., fondersi e costituire un ente statale autonomo dei trasporti stradali in coordinamento con l'attività della rotaia. Dobbiamo provvedere alla sistemazione e riorganizzazione della attività ferroviaria; non si può assolutamente permettere che le ferrovie continuino ad operare unilateralmente, dimenticando l'esistenza della strada, che dà vita ad una concorrenza sensibilissima alla massima amministrazione autonoma dello Stato. Ed è per questo che propongo che l'I.N.T. e la C.I.A.T. si riuniscano a formare in sostituzione della G.R.A. un'azienda autonoma stradale dei trasporti e tale da coordinare le esigenze della rotaia e della strada nell'interesse della economia generale.

Ed è attuando la proposta, che del resto fu chiaramente espressa a suo tempo in un quadro generale dall'onorevole Sottosegretario ai trasporti, professor Focaccia, che la organizzazione statale, attraverso la funzionalità delle aziende autonome, potrebbe risolvere i molteplici problemi di non facile soluzione, invero, se osservati isolatamente, ma trattabili se compresi nel vasto quadro di un ordine nuovo.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Secondo argomento. Noi dobbiamo permettere a coloro che hanno esercitato l'attività in questa gestione, 813 impiegati, 3.000 salariati, di trovare un facile collocamento, quindi il maggiore assorbimento possibile da parte degli enti che si sostituiscono alla G.R.A., ma dobbiamo dare anche agli appartenenti all'amministrazione una possibilità di sistemazione al di fuori di questi enti. Ecco perche ho proposto due emendamenti, all'articolo 10 e all'articolo 11, sì da facilitare l'esodo degli impiegati e dei salariati.

Per queste ragioni prego gli onorevoli colleghi di approvare il disegno di legge così come è stato presentato, ma di approvare anche i miei due emendamenti nell'interesse dei dipendenti.

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

BORKOMEO. Onorevole Fresidente, onorevoli colleghi, intendo intratteneivi per brevi momenti su questo disegno di legge intorno al quale in Commissione già discutemmo a lungo. Mi preme, innanzitutto, per quella che è la responsabilità del Parlamento e in particolare di questo ramo, precisare che nella 7' Commissione io mi opposi alla richiesta avanzata di rinvio all'Assemblea di questo disegno di legge, che cra stato assegnato alla Commissione in sede deliberante. Ricordo che il Governo, con un ritardo cne su già da piu parti denunciato, si era indetto a presentare al Parlamento, in data 12 luglio 1951, il disegno di legge tendente alla soppressione della Gestione raggruppamenti autocarri. Il ritardo, ripeto, era stato da più parti lamentato perchè la situazione della G.R.A. si era andata, man mano, aggravando sino a raggiungere perdite che non potevano non richiamare l'attenzione e il senso di responsabilità di coloro che debbono preoccuparsi delle finanze dello Stato.

Ed ecco che dal 12 luglio 1951 noi siamo al dicembre 1952 per ripetere qui in Assemblea una discussione che, già ampiamente fatta in Commissione, avrebbe da tempo potuto concludersi in seno ad essa, ove, considerati determinati aspetti del problema, maggioranza e minoranza, pressochè identicamente orientate, avrebbero potuto raggiungere anche un accordo. Mi riferisco soprattutto alla sistema-

zione del personale dell'azienda che va a cessare.

Comunque, mi preme rilevare che un anno e mezzo di ritardo si e aggiunto a quel già grave ritardo da più parti lamentato, e che si traduce in oltre un miliardo di ulteriore perdita per il bilancio dello Stato. Tale rilievo, ripeto, mi preme di fare per precisare le rispettive responsabilità.

Altri colleghi hanno prima di me riassunto la storia di questa Gestione raggruppamenti autocarri. Nella relazione che presentava il disegno di legge governativo erano contenute delle affermazioni veramente impressionanti, le quali non hanno trovato sinora una smentita che possa dissipare o quanto meno attenuare la disastrosa impressione. Si dice nella relazione che la G.R.A., « sorta per esercitare una azione calmieratrice in un periodo di carenza di mezzi di trasporto e di 'mercato nero" di trasporti, si è trovata, quindi, nella paradossale necessità di dover fronteggiare la concorrenza dei privat, particolarmente difficile da sostenere, data la caratteristica forma di esercizio familiare della maggior parte delle aziende autotrasportatrici italiane».

La G.R.A., dunque, sorse in un periodo che. vicino come è ancora, è inutile descrivere: nel 1945, tutti lo ricordiamo, eravamo privi di mezzi di trasporto tanto su rotaia che su strada. Tanto per il trasporto delle merci come per quello dei viaggiatori si doveva ricorrere agli espedienti più svariati. Sembra incredibile che, in soli 7 anni, la scena sia così radicalmente mutata! Tutti ricordiamo come in quel periodo fare un viaggio significava correre un'avventura. Si rendeva assolutamente necessario provvedere anche ai trasporti più elementari, e di questa situazione lo Stato giustamente si preoccupò e, racimolando quel che poteva racimolare, creò, tra l'altro, la Gestione raggruppamenti autocarri. Questa si avvalse, per operare, di mezzi che il tempo poi dimostrerà non adeguati; erano, quasi esclusivamente, dei camion di guerra, che avevano un costo di esercizio molto elevato.

La situazione peraltro era tale che anche quei mezzi assolsero ad una funzione di particolare utilità e, sullo stesso piano economico, anche con risultati apprezzabili. Il primo esercizio si chiude, difatti, con 130 milioni di utile.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Senonchè si andava ricostituendo, sia pure attraverso molte difficoltà, tutto il complesso dei servizi di trasporto, e di lì a poco tempo, nonostante non si fosse ancora pervenuti alla regolamentazione e alla disciplina di tariffe e di prezzi, e che, anzi, persistesse ancora il fenomeno della borsa nera, l'attività privata esercitava lo stesso servizio a prezzi molto minori, di tal che, dopo appena un anno, la G.R.A., la quale non doveva avere preoccupazioni di reddito di capitale, perchè non era questo che cercava, che poteva disporre di automezzi e di carburante con maggior facilità delle altre aziende, fu costretta a riconoscere che il suo esercizio andava peggiorando di mese in mese sino a giungere, dopo appena un anno e mezzo dalla sua nascita, ad annoverare delle perdite che nell'esercizio 1947 raggiunsero la non indifferente cifra, considerando anche i tempi, di 279 milioni.

Quindi, dopo un anno e mezzo, quell'utile che nei primi mesi si era conseguito data l'eccezionalità dei tempi era assorbito e cedeva ad una perdita che andava di anno in anno aumentando in modo spaventoso sì da indurre finalmente il Governo a provvedere. E così si chiese al Parlamento la soppressione di questo ente la cui funzione, suggerita dalla particolare emergenza di un periodo difficile, avrebbe da anni dovuto cessare con notevole risparmio per le finanze statali.

Si è voluto, invece, perdere un ulteriore tempo, un anno e mezzo, che è costato e costa al bilancio dello Stato, come minimo, 100 milioni al mese. Questa è, dunque, la situazione. Ed oggi ancora si vuol parlare in difesa di questa organizzazione e si cerca di fare un'analisi delle possibilità di modifiche e di riforme dimenticando che tentativi furono già fatti guando gli amministratori, trovatisi di fronte a perdite crescenti, cercarono di provvedere, sostituendo mezzi di trasporto, acquistandone di più moderni e rispondenti alle esigenze del servizio, riducendo il personale e le spese generali, per dover, ciò non pertanto, rassegnarsi ugualmente a riscontrare altre perdite che si aggiungevano a quelle già accumulate; questa è la realtà.

Oggi ho ascoltato una dissertazione del senatore Massini tendente a distinguere le conclusioni di un esercizio dalle perdite del patrimonio, ricordando egli che il patrimonio della G.R.A. era stato mal costituito con mezzi non idonei, costosi e di disastroso realizzo. Ma il collega Massini, me lo consenta, ha detto non poche inesattezze quando, volendo diminuire le perdite di esercizio, ha, per esempio, rilevato che queste perdite si sono costituite anche per certi ammortamenti e certe liquidazioni di personale; ma un'azienda industriale come può non considerare nel suo bilancio di esercizio quelli che sono gli ammortamenti e come può non considerare quelle che sono le liquidazioni di personale? Collega Massini, queste sono voci di esercizio normale...

MASSINI. Regolare, ma non irregolare.

BORROMEO. Regolare, sì. Le liquidazioni che la G.R.A. ha fatte in questi anni avrebbero dovuto figurare nei bilanci, non interessando quando di esse sia stato effettuato il versamento e per qual numero di dipendenti; poichè in ogni bilancio l'importo delle liquidazioni del personale deve sempre figurare, se vogliamo che il bilancio sia ben congegnato onde conoscere la verità e la realtà della situazione. Non dobbiamo ricorrere a questi argomenti per cercare di attenuare la gravità dello stato di cose che il Parlamento è chiamato a definire e a concludere, perchè non possiamo pretendere che lo Stato continui a sostenere le ingentissime spese di una organizzazione che non può più rispondere a nessuno dei compiti per i quali sorse.

Si parla, e se ne è parlato anche da parte del collega Carelli, della necessità di dare una disciplina a quello che è il traffico stradale rispetto a quello su strada ferrata: problema ben più ampio che mi guarderei bene dal trattare in occasione della soppressione della G.R.A. Affronti il Parlamento nella sede competente questo problema, suggerisca le proposte che possano farsi e lo Stato intervenga con la decisione con cui deve intervenire in tutto quello che riguarda il traffico nazionale, si svolga esso su strada o su rotaia. Ma, oggi, preoccupiamoci soltanto di questa organizzazione, la quale effettivamente non svolge nè può svolgere più alcuna funzione utile e che molto più utilmente avrebbe dovuto trovare la sua fine da molto tempo, da anni addirittura! Provvediamo sollecitamente, mettiamoci d'accordo (e su ciò. ripeto, avremmo potuto essere d'accordo anche

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

in Commissione) sul destino del personale, il quale troverà la massima comprensione da parte del Parlamento; ma per quanto riguarda l'azienda, non ripetendo oltre le osservazioni che furono fatte gia anche sulla stampa da un illustre nostro collega, da Don Luigi Sturzo, il quale studiò il problema e rimproverò, prima ancora di entrare a farne parte, il Parlamento di non averlo affrontato e risolto, decidiamo finalmente di concludere una disastrosa situazione. Meriteremo così, sia pure tardivamente, la gratitudine per aver sollevato il bilancio dello Stato di una spesa inutile. (Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, devo preliminarmente dichiarare che io non sono favorevole a questo disegno di legge così come è congegnato, per una ragione semplicissima. Io sono, per mia radicale convinzione, contrario a tutti i monopoli. Parlando qui qualche settimana fa ho trattato del monopolio elettrico che è l'unica causa delle alte tariffe, cui è sottoposto specialmente il Mezzogiorno. Le società elettriche hanno fatto di tutto per assicurarsi il monopolio, estromettendo quelle poche aziende che vivevano di vita propria. In un paese della nostra provincia qualche anno fa c'era ancora una azienda elettrica comunale, ma ad un certo momento le società elettriche hanno messo i loro impianti ed hanno abbassato il prezzo della luce in modo da costringere l'azienda comunale a chiudere; poi hanno riportato i prezzi al livello che volevano.

Qualcosa di simile penso che accada in questo campo e questo dico perchè la liquidazione della G.R.A., nelle forme in cui è prevista dal disegno di legge, viene insistentemente richiesta proprio dalle aziende di autotrasporti, da quelle aziende che continuamente attaccano il nostro collega, senatore Corbellini, reo di aver ricostruito le ferrovie dello Stato, reo di avere appoggiato la legge per l'ammodernamento delle ferrovie concesse. Amici miei, è la stessa cosa: un giorno, ragionando sulla base delle perdite, noi dovremmo arrivare a liquidare anche le ferrovie essendoci un deficit non lieve ...

MASSINI. E non vero.

GENCO. Su questo c'è da discutere. Se ragionassimo solo sulla base economica, dovremmo aver liquidato la G.R.A. da molto tempo, caro Borromeo. Ma poichè la predica viene da un certo pulpito, io sono titubante.

Ecco le ragioni della mia opposizione. Quei signori protestano tutte le volte che il Parlamento stanzia una somma qualsiasi per l'ammodernamento delle ferrovie concesse o delle ferrovie dello Stato. Tra pochi giorni, quando verrà qui in discussione il disegno di legge per la fornitura di materiale rotabile alle Ferrovie dello Stato, vedrete cosa scriveranno le riviste finanziate dalle aziende di autotrasporti. C'è un motivo: quelle aziende sono organizzate, sono unite e non cercano altro che di togliere di mezzo la G.R.A. Dice l'amico Borromeo che queste aziende sono organizzate su base familiare. Ci sono aziende di questo tipo, ma ci sono anche le grandi aziende di trasporto i cui nomi vediamo scritti sui grossi autocarrı che percorrono da un capo all'altro la nostra penisola. Sono grosse aziende coordinate tra loro in organismi potenti, che si permettono il lusso di fare congressi vistosi e di pubblicare delle riviste di lusso. Ecco le ragioni della mia opposizione.

Non ripeterò alcun argomento detto dai colleghi Massini e Carelli; voglio solo far rilevare all'amico Borromeo che, quando parla del bilancio della G.R.A., come si può parlare di ammortamento di macchine che la G.R.A. ha rilevato dai campi A.R.A.R. e che ha cercato di utilizzare per i trasporti, mezzi con i quali noi siamo venuti a Roma in occasione del Congresso agosto-settembre 1946? Buon per noi che c'erano i mezzi della G.R.A., altrimenti a Roma non saremmo potuti venire. Bisogna anche considerare che oggi le ferrovie dello Stato vedono assottigliarsi giorno per giorno il loro traffico, se non quello pesante almeno quello locale. Nessuno, infatti, pensa più di trasportare un vagone di tufi dalle cave della Basilicata ai cantieri di Foggia, Bari e Brindisi dove vengono utilizzati, a distanza di 100 chilometri, servendosi delle ferrovie. Ci sono tanti di quegli autocarri e, tuttavia, chi possiede un autocarro con rimorchio, l'anno dopo è in condizione di comprarsene un secondo.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Può lo Stato abdicare alla sua funzione in questo campo? Io ritengo di no, perchè oggi il traffico si svolge in maggioranza sulla strada e, se lo Stato si riducesse a fare il ferroviere, avrebbe ridotto di molto la sua funzione. Dice il collega Carelli: c'è l'I.N.T., c'è il C.I.A.T. D'accordo, ma aggiungo che esistono anche le automobili dei diversi Ministeri: il Ministero delle poste sta creando un parco di automezzi e tutti i Ministeri hanno le loro macchine. Per riparare tutti questi automezzi i vari Dicasteri si servono delle officine private, con la conseguenza che un guasto di 10 mila lire si fa passare per un guasto di 20 o 30 mila, cosa che non accadrebbe se si creassero delle officine di Stato.

Ad un certo momento il Governo si potrebbe accorgere della necessità di istituire un qualche cosa di sostitutivo della G.R.A., qualora venisse soppressa. La chiamarebbe magari in altro modo, tanto oggi siamo abituati al mondo delle sigle: ce ne sono di tatte le specie, e vi sono anche dei doppioni che provocano curiosissimi incidenti.

Se lo Stato avesse creato un'azienda a carattere industriale con automezzi nuovi ed efficienti, potrei comprendere la fondatezza delle obiezioni che si rivolgono alla G.R.A., ma non si venga a parlare di ammortamento degli automezzi, quando gli stessi tipi di autocarri sono venduti ai privati per quattro soldi, mentre poi sono stati contabilizzati nel bilancio della G.R.A. per centinaia di milioni. (Commenti). Questa è la verità. I tremila e più autocarri che sono stati ceduti alla G.R.A., ad un certo momento, lo Stato li ha calcolati per un valore di oltre un miliardo, stimandoli, cioè, quattrocentomila lire ognuno, quando i privati li hanno acquistati a meno di centomila lire ciascuno, come rottami. Inoltre, dato che questi automezzi vanno a benzina, nel momento in cui il traffico si è incrementato con i grossi automezzi a nafta, che sono assai più economici, tanto che gli automezzi a benzina dovranno scomparire, il calcolo dell'ammortamento avrebbe dovuto essere assai ridotto.

È dunque chiaro che la G.R.A. non poteva avere un bilancio in attivo. L'amico Borromeo dice che è grave la nostra responsabilità, perchè abbiamo permesso fino ad oggi la sopravviyenza della G.R.A. Io vi dico che è anche

grave la responsabilità di chi da due o tre anni sta parlando della soppressione della G.R.A. e pretende oggi, dopo mesi che la G.R.A. sta con la spada di Damocle sospesa sulla sua testa, che essa possa vivere di vita autonoma. È chiaro che dirigenti, organizzatori, commissari ed impiegati, se sapevano che l'azienda doveva morire, non si potevano sognare di acquisire nuove correnti di traffico, di fare contratti per trasporti di grandi quantità di merci, quando la vita della G.R.A. aveva i giorni contati.

Ed allora, amici miei, io avrei finito. Non voglio ripetere quello che è stato detto da altri; potrei anche io leggervi delle cifre, commentare la relazione, sia quella ministeriale, sia quella del nostro amico Mastino.

Il collega Carelli dice bene: dovremmo preoccuparci di sapere (lo dice anche il senatore Borromeo) che cosa si deve fare. Allora tanto valeva che di questa faccenda ce ne fossimo occupati in anticipo, perchè oggi non ci saremmo trovati dinanzi a questo disegno di legge, il quale non solo distrugge un'azienda che lo Stato possiede, e che forse dovrà ricreare, ma getta anche in uno stato di allarme centinaia di famiglie perchè, se è vero che oggi il personale della G.R.A. è ridotto a poco più di un migliaio di unità, è anche vero che nel disegno di legge per 420 di esse è previsto un posto di cantoniere. Mi sapete dire come fa un uomo che per tanti anni della sua vita ha guidato un autocarro munito della patente di terzo grado a fare il cantoniere? Sono due mestieri diversi. Il mestiere di cantoniere lo si può apprendere a venti anni, ma non a guaranta e. d'altra parte, la tabella per l'utilizzazione del personale che deve andare via con la liquidazione della G.R.A. è tale da non provvedere adeguatamente alla sorte di tutti gli impiegati avventizi, dirigenti, autisti, meccanici e personale vario della G.R.A. è anche di questo problema che ci dobbiamo preoccupare. Poichè in questi giorni è stato bandito un concorso per allievi fuochisti, perchè non si fa un concorso a parte, a cui possa partecipare questa gente, la quale in questa materia può avere una competenza sperifica superiore a quella del giovanotto di 20 anni che si presenta al concorso? Pensiamo alla sorte di tutti questi lavoratori occupati nella G.R.A. e forse saremo più tranquilli. L'avvenire dirà se è un bene o se è un

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

male sopprimere la G.R.A.: per conto mio ritengo che sia un male. (Approvazioni della sinistra).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tommasini, facente funzioni di relatore.

TOMMASINI, f.f. relatore. Onorevoli colleghi, la posizione del relatore oggi è simile a quella dell'artista che sostituisce quello di cartello; ad ogni modo faccio mia la relazione scritta dal senatore Mastino e limiterò il mio intervento a brevi considerazioni. La storia è stata fatta; d'altra parte lascio al Ministro la parte di sua competenza. Ciascuno degli intervenuti ha ripetuto quello che aveva detto in sede di 7º Commissione nella riunione del 15 novembre del 1952 quando si chiese da parte del gruppo dei miei colleghi, che fosse portata in Assemblea la discussione di questo disegno di legge. Ora, la discussione in Commissione ha portato la Commissione stessa ed il suo relatore a tener conto di molte delle osservazioni che sono state fatte allora ed oggi, tanto è vero che, prima di venire a questo posto, ho chiesto al signor Ministro se accettava che la discussione avvenisse sul testo della Commissione. Ed allora noi vediamo che il relatore, a pagina 3, a proposito dell'assorbimento del personale, prevede il raddoppio delle unità da assorbire nell'Ispettorato generale e modifica la tabella aumentandola da 50 a 100 unità; inoltre egli propone l'assorbimento da parte del Ministero delle poste e telecomunicazioni di 15 autisti in quanto quel Ministero esercita per proprio conto servizi che erano esercitati dalla G.R.A.

In questo senso il relatore propone — e la Commissione fa sua la proposta — di modificare l'articolo 9 e di aggiungere l'articolo 9-bis al disegno di legge.

Ora, anch'io ho espresso la mia opinione la quale — lo ha detto il collega Ottani solidale con il collega Focaccia — l'abbiamo espressa sin dall'ottobre 1948. Certo è, caro collega Genco, e cari altri colleghi che siete intervenuti, che ci troviamo di fronte ad uno di quegli enti che nascono in via provvisoria e che fatalmente si abbarbicano, quasi come delle

radici che si diffondono e si attaccano bene al suolo dove sono piantate.

GENCO. Si deve sapere quel che lo Stato deve fare riguardo ai trasporti su strada!

TOMMASINI, f.f. relatore. In quanto ai trasporti su strada, pare a me, onorevole Genco, che abbia messo bene a posto l'argomento l'onorevole Borromeo, quando dice che non è questa la sede opportuna per trattarne.

D'altra parte, non è consentito che un organismo che va male, ed è passivo, non lo si debba sopprimere così come ella sostiene, senatore Genco, come fece anche il 18 novembre, pur sapendo che bisogna sopprimere anche gli enti che vi sono cointeressati. (Interruzione del senatore Venditti). Collega Venditti, è certo che noi tutti sappiamo che questo organismo costa 3 milioni al giorno all'erario dello Stato, e quando l'onorevole Genco vuol fare appello alla sua azienda elettrica, che tanto gli sta a cuore, ha detto che vuole siano mantenuti in vita quegli organismi — sono parole sue — che « vivono di attività propria ». Ora, questo non è francamente il caso di dirlo nei riguardi della G.R.A. Quindi, io posso ormai volgere al termine della mia brevissima replica.

Dirò ancora al collega Massini che egli ha sostenuto, coerente con quel che aveva detto in Commissione, il suo punto di vista, che è quello di mantenere in vita questo Ente. Io leggevo, poco fa, il suo intervento in Commissione. In fondo egli dice: guardiamo se sia possibile aggiustarlo ancora ed assicurargli un anno o due di vita.

MASSINI. Io non ho posto limiti alla Divina Provvidenza!

TOMMASINI, f.f. relatore. Ho qui il testo del suo intervento.

Per quanto riflette la sistemazione del personale, mi pare che se ne sia già detto abbastanza. In quanto agli emendamenti specifici, ne parleremo in sede di accettazione o meno di questi emendamenti. Caro collega Genco, lei ha fatto un riferimento particolare che non mi può lasciare indifferente, nella mia qualità di ex funzionario delle Ferrovie, parlando di un concorso per allievi aiuti macchinisti.

GENCO. Allievi fuochisti.

TOMMASINI, f.f. relatore. Non accetto lezioni su questa materia: si tratta proprio di

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

allievi aiuti macchinisti. Ora, l'allievo aiuto macchinista è la recluta che entra a 20 anni, fa un concorso e, vinto il concorso, supera un esame di idoneità. Non mi sembra proprio opportuno immettere in questo concorso, che in fondo rappresenta un'immissione di gioventù, in sostituzione di questi operai degli autisti che — sia detto con tutto il rispetto alla classe degli autisti — in molti casi sanno guidare un'automobile come la sanno guidare molti di voi, onorevoli colleghi, ma che, se si ferma un autocarro. non sanno da che parte cominciare per diagnosticare dove è il guasto.

Comunque mi preme osservare che d'iniziativa del Governo è previsto nella tabella 1, dopo l'articolo 13, l'assorbimento di 150 fuochisti. Evidentemente il Governo, io penso come ferroviere, avendo previsto questo assorbimento deve aver fatto già una cernita e stabilito che nel cumulo di queste unità vi sia la possibilità di dare adeguata sistemazione a 150 fuochisti che diverranno macchinisti e perfino a 35 unità capotecnici. Concludo perciò esprimendo il parere che il disegno di legge è maturo per essere approvato.

È stato detto da molti che si è perduto molto tempo, anche il senatore Ottani l'ha detto. La relazione è del 1º giugno 1952. Certo è che accade a me e a voi di sentir dire da ditte private creditrici di questo ente che esso si trova in una situazione che va risolta in tutte le maniere; non possiamo infatti ammettere che in via Nomentana ci sia un ente con tanto di tabella « Ministero dei trasporti » che sia debitore perfino degli stipendi al personale, e sia mantenuto in vita! Il Governo ne propone la soppressione; io personalmente, il relatore e la maggioranza della Commissione esprimiamo la opinione che debba essere soppresso. Certo in queste condizioni non può vivere perchè non è decoroso che lo Stato abbia un organismo parastatale oggetto di pressioni continue per pagamenti che non effettua. Concludo perciò proponendo l'approvazione del disegno di legge così come l'ha proposto il relatore Mastino nella relazione. (Applausi dal centro e dalla destra).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Malvestiti, Ministro dei trasporti.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Ringrazio anzitutto il relatore Mastino per la sua relazione scritta, semplice e chiara, e il senatore Tommasini che l'ha sostituito verbalmente. Ringrazio inoltre gli oratori intervenuti: Ottani, Massini, Carelli, Borromeo e Genco.

Sembrava un destino che proprio l'antico Sottosegretario al Tesoro, che nel 1948 precedette forse il senatore Tommasini e il senatore Focaccia nel chiedere la liquidazione della G.R.A., si trovasse qui Ministro dei trasporti a discutere il disegno di legge che tratta di questa liquidazione.

Debbo dire però, con obiettività, che, quando sono diventato Ministro dei trasporti, ho voluto esaminare attentamente la situazione della G.R.A., ed è verissimo, senatore Massini, che ho chiesto una relazione in quel senso; il che le proverà una volta di più che io cerco di vedere coi miei occhi le cose: ho dovuto però riconoscere quella che è stata la funzione assolutamente utile ed inderogabile che la G.R.A. ha svolto nell'economia dei trasporti nazionali. Lei ha detto molto bene, senatore Massini (e io ho controllato le cifre una per una) quella che è stata la vita dalla G.R.A. È verissimo che la G.R.A. è nata, tra il luglio e settembre 1945, in un modo molto semplice: erano automezzi americani che vennero ceduti al Governo italiano per costituire una massa che potesse provvedere alle necessità impellenti della popolazione. Non dimentichiamo che i treni andavano come andavano, e nel 1947 si viaggiava ancora sui carri merci. Le città dovevano essere rifornite di viveri e la situazione dei trasporti su strada era veramente preoccupante. Il sistema era tutto sconvolto, gli autotrasporti su strada erano preda della speculazione più sfacciata ed è fuori di dubbio che la G.R.A. seppe adempiere una sua funzione calmieratrice necessaria in quel momento per le condizioni, che non vanno dimenticate, dei trasporti. Quindi le cifre citate sono veramente esatte, comprese quelle che riguardano l'ammortamento, di cui parleremo più tardi.

Nel 1946 si sentì la necessità di inquadrare tali automezzi in una gestione organica ed ecco la famosa legge del 1946, che sembrò a

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

torto una legge di liquidazione, mentre invece era un tentativo per permettere alla gestione economica della G.R.A. di mettersi a posto e permise di poter sostituire i mezzi, di poterli cambiare e presentarsi sul mercato con mezzi adeguati. Questo tentativo fu condotto con molto impegno.

Intanto però, dopo questo periodo che potremmo chiamare, grosso modo, della borsa nera dei trasporti, in cui veramente la G.R.A. adempì a delle necessità inderogabili, la situazione stessa del mercato dei trasporti veniva a trasformarsi, le ferrovie si mettevano a posto, la ricostruzione ferroviaria procedeva con ritmo rapidissimo, si riorganizzavano i trasporti su strada, si disciplinava meglio il mercato, ed allora incominciavano per la G.R.A. i guai seri nel senso che si trovò nelle condizioni di non poter combattere con le sue forze, nella situazione in cui si trovava, quello che era l'impulso e l'impeto della iniziativa privata. Nel bel mezzo della crisi dei trasporti la G.R.A. si è trovata a non potersi giovare (e diciamolo pure, perchè azienda di Stato) della libertà di movimento e di manovra delle aziende private. Posso anche deplorare, da un certo punto di vista sociale, che le aziende private come primo rimedio adottino il sistema di alleggerire il loro bilancio privandosi della mano d'opera; ma questo è fatale ed inesorabile. Tutto questo una azienda di Stato non può farlo; ecco quindi la prima difficoltà perchè la G.R.A. non ha potuto fare quello che hanno fatto altre aziende, pur privandosi in modo abbastanza notevole del suo personale.

Mi permetto una conclusione, senatore Massini: oso dire che, se anche per avventura lo Stato controllasse tutti i trasporti su strada, li nazionalizzasse, ne fosse il padrone, anche in questo caso la liquidazione della G.R.A. si porrebbe oggi come necessaria perchè basta guardare il bilancio e conoscere la situazione in cui oggi si trova tale gestione per arrivare a questa conclusione. Essa non può letteralmente vivere. Giustamente il senatore Tommasini ha ricordato che costa 3 milioni al giorno e non si vede un rimedio. Proprio in questi ultimi giorni mi sono occupato per fare ottenere alla G.R.A. dei finanziamenti bancari — speriamo che la legge passi al più presto in modo che si possano evitare per il

futuro — perchè essa non è in grado di pagare i salari essendo in corso già dei sequestri. Ora, in questa situazione, come si fa a dire che la G.R.A. deve vivere a tutti i costi? Non è assolutamente possibile. La conclusione è molto semplice; non può essere che una sola. La G.R.A. oggi non risponde più a quelle necessità di calmieramento cui rispondeva prima, non è economicamente autosufficiente, tutto quello che faceva può essere fatto dalle Ferrovie dello Stato e dall'I.N.T.; quindi bisogna liquidarla. Non si dica che la si vuol liquidare per favorire la speculazione privata, che oggi è indifferente a quel che fa la G.R.A. che in effetti non può far nulla. Allora come si può dire al Governo di continuare in una gestione assolutamente inutile dal punto di vista tecnico e passiva economicamente? Il Governo deve appoggiare questo disegno di legge di liquidazione che prevede tra l'altro la sistemazione del personale, per cui resta chiaro che nessun danno ne verrebbe all'economia del Paese e al personale della gestione.

Qualche precisazione di cifre. Dai dati accertati, in via definitiva, per il bilancio dell'Azienda del 1951, che per altro deve formare oggetto di revisione da parte del collegio dei sindaci, si deduce una passività di lire 1 miliardo 221 milioni, in luogo di quella formulata in via provvisoria e risultante dalla relazione al disegno di legge di 1.229.000.000. Pertanto la differenza passiva dal 1945 al 1951 è di lire 3.712.000.000 in luogo di quella di 3.771.785.038 come appare dalla relazione.

Per il bilancio del 1952 si prevede in linea approssimativa una passività di circa 600 milioni. È ovvio che questa passività comprenda anche il necessario ammortamento, come dovrebbe avvenire in ogni azienda condotta con criteri industriali. Il senatore Massini dovrebbe ricordare che, quando ho postulato la necessità che le concessioni ferroviarie debbano essere a carico dei singoli bilanci, ho anche aggiunto che mi arrendevo al criterio che le Ferrovie dello Stato dovessero accettare lo stesso principio per gli ammortamenti a loro carico.

Qualcuno ha accennato altresi ad eventuali responsabilità. Devo dar notizia che il Ministero del tesoro, nel marzo del 1951, ritenne di trasmettere alla Procura generale presso

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

la Corte dei conti gli atti e gli elementi, emersi nel corso dell'indagine affidata al commissario governativo col compito, tra l'altro, di riferire sull'andamento della gestione. In tale occasione l'Amministrazione rimise alla Procura generale l'adozione dei provvedimenti conseguenziali agli accertamenti di eventuali responsabilità. La determinazione di cui sopra fu adottata — ripeto — dal Ministero del tesolo, mentre il Ministero dei trasporti predispose, da parte sua, nel maggio 1951 un'altra inchiesta amministrativa sull'operato specificondi un funzionario, intesa a rilevare l'esisténza di particolari responsabilità. Anche gli attiv di questa seconda inchiesta sono stati trasmessi alla Procura generale della Corte dei conti per il seguito di competenza. L'Amministrazione, in seguito alle circostanze manifestatesi, ha impiegato tutti i mezzi in suo potérel per l'accertamento delle responsabilità. Speriamo che, se ci sono queste responsabilità; siano di ordine più formale che amministrativo. Ad ogni modo l'Amministrazione si è preoccupata di andare fino in fondo in questo campo.

'Non'mi resta che raccomandare l'approvazione del disegno di legge che permetterà quella il sistemazione che il personale attende ed anche la soluzione del problema economico finanziali di senza nessun turbamento per l'economia' del Paese. (Applausi dal centro e dalla destra):'

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

*MASSINI. Signor Presidente, non si procede alla votazione per il passaggio alla discussione degli articoli?

PRESIDENTE. Secondo il Regolamento del Senato, esaurita la discussione generale, si passa senz'altro alla discussione degli articoli, a meno, che non sia presentata una formale proposta di non passare all'esame degli articoli, nel qual caso si procede alla votazione della proposta stessa.

MASSINI. La ringrazio della precisazione. ma credevo che fosse sufficiente la conclusione del mio intervento, in cui chiedevo appunto di respingene il passaggio agli articoli. Tuttayia, essendo necessaria la proposta formale, proyyedo subito a presentarla alla Presidenza.

PRESIDENTE. Da parte dei senatori Massini ed altri è stato presentato un ordine del giorno, contrario al passaggio alla discussione degli articoli. Pongo ai voti quest'ordine del giorno, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Passiamo allora alla discussione degli articoli, che avrà luogo sul testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

CERMENATI, Segretario:

Art. 1.

La gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) di cui al decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, è posta in liquidazione.

Alla liquidazione, che ha inizio con l'entrata in vigore della presente legge, provvede un Commissario, da nominarsi con decreto del Ministro per i trasporti di concerto con il Ministro per il tesoro.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvoto).

Si dia lettura dell'articolo 2.

CERMENATI, Segretario:

Art. 2.

Il Commissario provvede alla liquidazione della G.R.A. secondo un piano da lui predisposto ed approvato dal Ministro per i trasporti, d'intesa con il Ministro per il tesoro.

Il Collegio dei revisori della G.R.A. resta in carica fino al termine della liquidazione per esercitare le funzioni spettantigli a norma dell'articolo 8 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, sull'attività del Commissario.

Con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con quello per il tesoro, sarà stabilito il termine, entro il quale devono essere compiute le operazioni di liquidazione, avuto ri-

10 DICEMBRE 1952

guardo alla importanza di esse. Tale termine potrà essere prorogato nello stesso modo; ma complessivamente non potrà essere accordato per il compimento delle operazioni di liquidazione un termine superiore a nove mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Con la chiusura della liquidazione e comunque non oltre il termine come sopra specificato la G.R.A. è soppressa. Le vertenze giudiziarie non definite alla data della soppressione della G.R.A. vengono proseguite nei riguardi dei terzi, dal Ministero dei trasporti, sul cui bilancio faranno carico gli eventuali relativi oneri.

Alla chiusura della liquidazione, il Commissario deve presentare, al Ministero dei trasporti ed a quello del tesoro, il conto della liquidazione medesima, con una relazione illustrativa accompagnata da un rapporto del Collegio dei revisori.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato dai senatori Massini ed altri un emendamento, che tende a sopprimere, nel quarto comma, la parola « giudiziarie ».

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per svolgere questo emendamento.

MASSINI. Non credo che l'emendamento abbia bisogno di svolgimento: si tratta soltanto di garantire le eventuali vertenze sindacali che potranno sorgere.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

TOMMASINI, f.f. relatore. La Commissione si rimette al parere del Ministro.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere l'avviso del Governo.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Non sono un giurista, ma ho l'impressione che nell'articolo è stata aggiunta la parola « giudiziarie » proprio perchè vi sono delle cause in corso: bisogna dunque che la legge dica che tali vertenze sono proseguite dal Ministero dei trasporti. Questo, secondo me, è il senso del comma.

MASSINI. Ma il riferimento alle vertenze giudiziarie non sarebbe soppresso: resterebbe compreso nella dizione generica: « le vertenze vengono proseguite ».

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Ed allora propongo di aggiungere dopo le parole « le vertenze giudiziarie » le altre « e non giudiziarie ».

PRESIDENTE. Senatore Massini, aderisce alla proposta di modificazione dell'onorevole Ministro?

MASSINI. Vi aderisco e ritiro l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento presentato dall'onorevole Ministro, tendente ad aggiungere, nel quarto comma, alle parole « le vertenze giudiziarie » le altre « e non giudiziarie ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo con la modificazione testè apportata. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Se ne dia lettura. CERMENATI, Segretario:

Art. 3.

La vigilanza sull'attività di liquidazione del Commissario sarà esercitata dai Ministeri dei trasporti e del tesoro.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

CERMENATI, Segretario:

Art. 4.

Le disposizioni dell'articolo 1 del regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502, sono applicabili anche per quanto concerne l'alienazione dei materiali e dei beni non provenienti dalle Autorità alleate.

A parità di condizioni sono preferite, nelle alienazioni, le Amministrazioni statali anche con ordinamento autonomo.

Gli articoli 2 e seguenti del citato regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502 sono abrogati.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Al primo acquirente di autocarri idonei alla circolazione ed adibiti, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 16 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, al servizio della Gestione raggruppamenti autocarri, può essere rilasciata, in deroga ai contingenti numerici provinciali previsti dall'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349 e con l'osservanza di tutte le altre disposizioni di legge, l'autorizzazione provvisoria al trasporto di merci per conto di terzi.

L'autorizzazione deve essere richiesta entro sei mesi dalla data di annotazione del trasferimento di proprietà nel registro della Prefettura.

PRESIDENTE. Sul primo comma non sono stati presentati emendamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Al secondo comma è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Massini ed altri, tendente ad aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e i dipendenti della G.R.A., singoli o raggruppati in cooperative, consorzi e società ».

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per illustrare questo emendamento.

MASSINI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

TOMMASINI, f.f. relatore. È un emendamento questo che il relatore aveva già studiato in quanto lo vedo proposto in un memoriale della Commissione interna che certamente Massini conosce, onde la Commissione, qualora non vi siano altre eccezioni, è perfettamente d'accordo salvo la parola « singoli » perchè così dicendo andiamo a stabilire che i singoli dipendenti della G.R.A. potrebbero richiedere l'autorizzazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere il parere del Governo.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione il secondo comma. Chi l'approva è pregato di azarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'emendamento aggiuntivo dei senatori Massini ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sul terzo comma e sul quarto comma non sono stati presentati emendamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, li metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Al quinto comma è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Massini ed altri, tendente a sostituire alle parole: «L'autorizzazione deve essere richiesta entro sei mesi » le altre: «L'autorizzazione deve essere rilasciata immediatamente ».

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per illustrare questo emendamento.

MASSINI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tommasini per esprimere l'avviso della Commissione.

TOMMASINI, f.f. relatore. Anche questo emendamento era stato preso in esame, comunque mi sembra che ci sia una differenza sostanziale perchè il testo governativo dice che la autorizzazione provvisoria al trasporto deve essere richiesta, mentre con questo emendamento si parla di rilascio immediato. Il testo governativo lascia facoltà al gestore di chiedere entro 6 mesi l'autorizzazione, viceversa l'emendamento Massini dice che l'autorizzazione deve essere rilasciata immediatamente. Vi è pertanto una differenza sostanziale, ragion per cui io penso di interpretare il pensiero della Commissione respingendo l'emendamento.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere l'avviso del Governo.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Sono d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Massini, mantiene il suo emendamento?

MASSINI. È chiaro che l'autorizzazione è richiesta implicitamente, dato che gli interessati la attendono. Non importa quindi tanto la richiesta di tale autorizzazione, quanto l'autorizzazione stessa.

Perciò l'ultimo comma che intendiamo sopprimere è implicito nel testo dell'articolo. Viceversa deve essere esplicita l'autorizzazione.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Quell'acquirente avrà fatto chissà quali sacrifici, avrà aspettato l'autorizzazione per un tempo indeterminato, e, quando finalmente sarà arrivata, sarà forse morto di fame.

TOMMASINI, f.f. relatore. In materia di legge non ci sono sottintesi od impliciti.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Nel comma precedente si stabilisce che al primo acquirente l'autorizzazione « può essere rilasciata ». Il fatto che la debba richiedere è dunque in relazione a quel « può », altrimenti si direbbe « deve essere rilasciata ». È chiaro dunque che egli avanza la richiesta e l'autorizzazione gli viene concessa entro sei mesi di tempo.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. Signor Presidente, io penso che, essendo l'autorizzazione rilasciata in deroga ai contingenti numerici provinciali, non ci sia motivo per cui gli uffici che debbono concederla non la rilascino subito, appena fatta la richiesta.

Dopo la dichiarazione dell'onorevole Ministro, mi sembra non sia il caso di insistere nell'emendamento.

PRESIDENTE. Senatore Massini, insiste nell'emendamento?

MASSINI. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento presentato dai senatori Massini ed altri, tendente a sostituire alle prime parole dell'ultimo comma le seguenti: « L'autorizzazione deve essere rilasciata immediatamente dalla data di annotazione ecc. ».

Chi approva questo emendamento, non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'ultimo comma nel testo di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti, nel suo complesso, l'articolo 4 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Se ne dia lettura. CERMENATI, Segretario:

Art. 5.

Per le necessità della liquidazione il Commissario può anche avvalersi dei proventi derivanti dalla vendita di materiali e beni e ricorrere, ove sia indispensabile e previa autorizzazione del Ministero del tesoro di concerto con quello dei trasporti, a finanziamenti bancari.

PRESIDENTE. Su questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6.

CERMENATI, Segretario:

Art. 6.

Il Commissario, per l'attività di liquidazione, può avvalersi del patrocinio e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato.

GENCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENCO. A me sembra strano che un organo statale possa avvalersi dell'Avvocatura dello Stato: deve avvalersene sempre.

TOMMASINI, f.f. relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI, f.f. relatore. La Commissione è per il mantenimento del testo governativo, perchè quando conviene la G.R.A. è privata, quando non conviene è statale. La posizione di autonomia di questo Ente lo pone in condizioni di chiedere il piacere allo Stato che l'Avvocatura erariale si presti per le sue cause. Dunque, questo articolo non è affatto pleonastico, ma, a mio avviso, si rende necessario, perchè, ove lo sopprimessimo, l'Avvocatura erariale potrebbe rifiutare l'assistenza legale alla G.R.A.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Domando di parlare.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Sono d'accordo col relatore perchè il « può » vuol dire solo che l'Avvocatura dello Stato è obbligata a prestare il suo servizio se le viene richiesto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sugli articoli 7 e 8 non sono stati presentati emendamenti. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 7.

Le attività residue eventualmente risultanti dalla liquidazione della G.R.A. sono devolute allo Stato. Qualora invece le attività non siano sufficienti ad estinguere le passività, il relativo onere residuo è posto a carico dello Stato. Durante lo svolgimento della liquidazione il Ministero del tesoro può, nei casi di inderogabile necessità ed in base alle situazioni patrimoniali ed economiche della liquidazione, anticipare, su richiesta del Commissario governativo e del Ministero dei trasporti, fondi per il pagamento delle passività.

(È approvato).

Art. 8.

Il personale dipendente dalla G.R.A. alla data di entrata in vigore della presente legge, cessa dall'impiego o dal lavoro alla data stessa, salvo quanto è disposto nel successivo comma, ed è ammesso a liquidare il trattamento di licenziamento che gli compete alla data medesima a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti.

Per l'espletamento delle operazioni di liquidazione, il Commissario può trattenere provvisoriamente in servizio, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro, il personale riconosciuto strettamente indispensabile.

Il personale trattenuto a norma del precedente comma è ammesso a fruire del tratta-

mento di licenziamento di cui al primo comma del presente articolo o alla chiusura delle operazioni di liquidazione o all'atto del suo licenziamento, qualora questo avvenga durante le predette operazioni perchè non più necessario il suo ulteriore trattenimento in servizio.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 9. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 9.

Il personale di cui al precedente articolo 8 può chiedere, entro il termine di un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, di essere assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti, in qualità di impiegato non di ruolo presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, o in qualità di agente straordinario presso la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato o presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nei limiti numerici stabiliti dall'allegata tabella per ciascuna Amministrazione e per le singole categorie e qualifiche.

L'assunzione è subordinata al possesso da parte dei richiedenti del titolo di studio e degli altri requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni concernenti rispettivamente il personale statale non di ruolo ed il personale straordinario delle Ferrovie dello Stato ed all'accertamento di una particolare idoneità da effettuarsi da apposite Commissioni nominate per ciascuna delle Amministrazioni interessate, dal Ministro competente e composte da non più di cinque membri scelti rispettivamente tra i funzionari di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dalle Ferrovie dello Stato e dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Al personale che verrà assunto per effetto del presente articolo si applicheranno le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, ai fini del collocamento nei ruoli speciali transitori istituiti dal decreto legislativo medesimo.

10 DICEMBRE 1952

A₁ fini stessi, l'anzianità prescritta decorrerà dalla data di assunzione alle dipendenze del Ministero dei trasporti e del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

In corrispondenza alle assunzioni del personale alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato, previste dal precedente primo comma, sarà lasciato scoperto un pari numero di posti nei gradi iniziali dei singoli ruoli.

PRESIDENTE. Sui primi tre commi non sono stati presentati emendamenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, li metto ai voti. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

I senatori Massini ed altri hanno proposto di inserire, dopo il secondo comma, il seguente:

« In deroga alle citate vigenti disposizioni, possono aspirare al passaggio nelle Amministrazioni statali quei dipendenti della G.R.A. che all'atto dell'assunzione alla G.R.A. non avessero superato il 45° anno di età ».

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per svolgere questo emendamento.

MASSINI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tommasini per esprimere il parere della Commissione.

TOMMASINI, f.f. relatore. La preoccupazione dei proponenti può ritenersi giustificata in quanto è detto nell'articolo che l'assunzione è subordinata al possesso da parte dei richiedenti dei titoli di studio e degli altri requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni. Siccome fra questi requisiti vi sono i limiti di età e la legislazione attuale consente l'età fino al 45° anno, per i combattenti, mutilati, ecc., penso che l'emendamento possa essere accolto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti per esprimere l'avviso del Governo.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Nei limiti delle tabelle, accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il comma aggiuntivo proposto dai senatori Massini ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sugli ultimi tre commi non sono stati presentati emendamenti.

Nessuno chiedendo di parlare, li metto ai voti. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'intero articolo 9 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9-bis. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 9-bis.

Le provvidenze previste al precedente articolo 9 si estendono anche al personale licenziato anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, ma posteriormente al 1º gennaio 1952, purchè esso faccia domanda di fruirne nei termini e con le modalità indicate dall'articolo stesso.

L'accettazione della domanda importerà la restituzione di quanto eventualmente percepito in aggiunta al normale trattamento di licenziamento a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti.

PRESIDENTE. Su questo emendamento non sono stati presentati emendamenti. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

CERMENATI, Segretario:

Art. 10.

Al personale di cui al precedente articolo 8, che non chieda di essere assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti nel termine previsto dal precedente articolo 9, oltre al normale trattamento di licenziamento a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti, è concessa, se trattasi di personale impiegatizio, una indennità pari a sei mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

in vigore della presente legge e, se trattasi di personale salariato, una indennità pari a 180 giornate della paga e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge.

PRESIDENTE. A questo articolo il senatore Carelli ha presentato un emendamento integralmente sostitutivo. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

« Sostituire la dizione dell'articolo con la seguente:

"Al personale di cui al precedente articolo 8, che non chieda di essere assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti nel termine previsto dal precedente articolo 9, oltre al normale trattamento di licenziamento a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti, è concessa una indennità pari a 12 mensilità delle competenze ordinarie ed accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge"».

PRESIDENTE. I senatori Massini ed altri hanno presentato tre emendamenti parzialmente sostitutivi. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

« Alla seconda riga, alle parole: "che non chieda di essere assunto" sostituire le altre: "che non sarà assunto" ».

« Alla ottava riga, alle parole: "sei mensilità" sostituire le altre: "dieci mensilità" ».

« Alla terz'ultima riga alle parole: "a 180 giornate della paga", sostituire le altre: "a 300 giornate della paga"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Carelli per svolgere il suo emendamento.

CARELLI. Io ho voluto presentare questo emendamento perchè la posizione degli impiegati è la più penosa. Favorire l'esodo degli impiegati è interesse particolare del Ministero, altrimenti, per risparmiare un centinaio di milioni, corriamo il rischio di spenderne 3 o 400 ogni anno e per una ventina di anni. Non ho parlato, d'altra parte, dei salariati, perchè costoro sono già sistemati, come appare dalla relazione. Invece quella degli impiegati è la

categoria più tormentata e per la quale difficile si presenta una qualsiasi sistemazione.

MASSINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSINI. Non ho niente in contrario circa la sostanza dell'emendamento del collega Carelli, però vorremmo che ove si dice « chiedere di essere assunto » fossero sostituite le parole « sarà assunto ».

Per la seconda parte noi non possiamo accettare una differenziazione tra impiegați e salariati e quindi vorremmo che il beneficio fosse esteso anche ai salariati.

CARELLI. Io so che i salariati sono stati già assunti.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento del senatore Carelli e su quelli dei senatori Massini ed altri.

TOMMASINI, f.f. relatore. La Commissione si trova di fronte alla proposta di concedere sei mensilità, disegno di legge governativo, oppure dieci, emendamento Massini, oppure dodici, emendamento Carelli, per gli impiegati. La Commissione potrebbe accogliere gli emendamenti, ma qui, a nostro parere, sorge una pregiudiziale che potrebbe essere posta dalla Commissione finanze e tesoro perchè c'è un maggiore impegno di spesa. Quando passiamo da 6 a 10 o 12 mensilità, evidentemente aumenta la spesa. Se il Tesoro fosse d'accordo, la Commissione nel merito sarebbe favorevole, ma bisogna risolvere questa pregiudiziale.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Io penso che, accogliendo gli emendamenti, si verrebbe a creare una ingiustizia nei confronti di coloro che se ne sono già andati ricevendo 3 o 6 mensilità.

D'altra parte ci sono accordi con il Tesoro che in questo caso ha veramente largheggiato. Quindi non posso assolutamente accogliere gli emendamenti.

PRESIDENTE. Vorrei che la Commissione e il Governo esprimessero, in particolare, il proprio avviso sul primo emendamento dei senatori Massini ed altri.

TOMMASINI, f.f. relatore. Il collega Massini non vuole subordinare l'assunzione alla domanda dell'interessato. Noi già abbiamo approvato l'articolo 9-bis dove il relatore — ed io sono d'accordo con lui — ha accettato addi-

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

rittura che le provvidenze dell'articolo 9 abbiano effetto dal 1º gennaio 1952. Quindi il legislatore si è preoccupato di tener conto del legittimi interessi di coloro che nelle more della legge sono stati già licenziati, ragione per cui sono contrario all'emendamento del senatore Massini.

MASSINI. Se la domanda viene fatta e poi viene respinta, l'impiegato si trova nella stessa condizione.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Il minimo che si può chiedere è che presentino la domanda anche perchè il successivo articolo dice che, per quelli che hanno fatto domanda e che non saranno assunti, si provvede con un diverso trattamento.

MASSINI. Ma noi chiediamo la soppressione di quell'articolo.

GAVA, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Ministero del tesoro è contrario agli emendamenti sia del senatore Massini che del senatore Carelli. Ha detto bene il Ministro dei trasporti che il Tesoro ha sopportato già gravi sacrifici per la G.R.A. rimettendoci diversi miliardi.

CARELLI. Ricordi il precedente dell' U. N. S.E.A. per la quale sono stati spesi 7 miliardi.

GAVA, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Appunto per quel precedente, richiamo il Senato all'esigenza di fare a tutti un trattamento uguale. Noi ai licenziati dell'U.N.S.E.A. non abbiamo accordato il trattamento delle 12 mensilità e non si può con delle leggi singolari, che contengono delle arbitrarietà, stabilire a favore di determinate categorie di impiegati una certa indennità di licenziamento diversa da quella che si dà ad altre categorie. Sono cose che, ferendo il principio della perequazione, lasciano del giustificato malcontento nelle categorie così diversamente trattate. Appunto per questa ragione, oltre che per il maggior carico che ne deriverebbe al Tesoro, chiedo che gli emendamenti vengano respinti.

PRESIDENTE. Onorevole Massini, insiste nel suo emendamento?

MASSINI. Insisto.

PRESIDENTE. Metto allora per primo ai voti l'emendamento dei senatori Massini ed altri, che si riferisce tanto al testo dell'articolo 10 quanto all'emendamento integralmente sostitutivo del senatore Carelli tendente a sostituire alle parole: « che non chieda di essere assun-

to » le altre: « che non sarà assunto ». Tale emendamento non è accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

L'emendamento integralmente sostitutivo proposto dal senatore Carelli corrisponde alla prima parte dell'articolo 10, in quanto si riferisce soltanto al personale impiegatizio, con esclusione di quello salariato. Differisce, nella sostanza, dalla prima parte dell'articolo 10 solo per quanto riguarda la misura dell'indennità da concedere, che — secondo il testo dell'articolo 10 — dovrebbe essere pari a sei mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie, laddove — secondo l'emendamento Carelli — dovrebbe essere pari a dodici mensilità.

Se non vi sono osservazioni, metto pertanto ai voti la proposta, contenuta nell'emendamento Carelli, di elevare il numero delle mensilità da sei a dodici. Tale proposta non è accettata nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata).

Metto ai voti l'emendamento dei senatori Massini ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo, tendente a sostituire alle parole: « sei mensilità » le altre: « dieci mensilità ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Metto ai voti la prima parte dell'articolo 10 fino alle parole: « della presente legge ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Nella seconda parte dell'articolo 10, i senatori Massini ed altri propongono di sostituire alle parole: « 180 giornate della paga » le altre: « 300 giornate della paga ».

Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Metto ai voti la seconda parte dell'articolo 10. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

Si dia lettura dell'articolo 11. CERMENATI, Segretario:

Art. 11

Al personale che, avendone fatta domanda, nel termine previsto dal precedente articolo 9, non venga assunto alle dipendenze del Ministero di trasporti o del Ministero delle telecomunicazioni, è concessa, se trattisi di personale impiegatizio, una indennità pari a tre mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge, e, se trattisi di personale salariato, una indennità pari a 90 giorni della paga e delle altre indennità accessorie, nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge.

PRESIDENTE. A questo articolo il senatore Carelli ha proposto un emendamento. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

« Sostituire la dizione dell'articolo con la seguente:

"Al personale che, avendone fatta domanda, nel termine previsto dal precedente articolo, non venga assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti o del Ministero delle telecomunicazioni, è concessa una indennità pari a sei mensilità delle competenze ordinarie ed accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge"».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Carelli per illustrare questo emendamento.

CARELLI. Rinuncio a svolgerlo.

PRESIDENTE. I senatori Massini ed altri hanno proposto la soppressione di questo articolo.

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per svolgere questo emendamento.

MASSINI. Propongo la soppressione dell'articolo 11 per le ragioni esposte in sede di discussione dell'articolo 10.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento so-

stitutivo del senatore Carelli e sull'emendamento soppressivo del senatore Massini.

TOMMASINI, f.f. relatore. Sull'emendamento Carelli esprimo il parere che è poco simpatica questa suddivisione tra impiegati e salariati, e sull'emendamento Massini dirò a nome della Commissione, che, data questa differenza di trattamento tra le sei mensilità che sono rimaste tali dopo respinti i due mendamenti che le elevavano rispettivamente a 10 (Massini) e ad 12 (Carelli), la Commissione è favorevole alla soppressione dell'articolo 11, accetta cioè l'emendamento Massini.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere l'avviso del Governo.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Essendo assolutamente sicuro che le tabelle sono adeguate, mi rimetto al parere della Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Carelli, mantiene il suo emendamento?

CARELLI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento soppressivo dell'articolo 11, presentato dai senatori Massini ed altri e accettato dal Governo e dalla Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 12, sul quale non sono stati presentati emendamenti. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 12.

Alla copertura, agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in 3.500 milioni di lire, sarà provveduto mediante prelievo e versamento al bilancio dell'entrata dello Stato di una quota di uguale importo dal fondo accantonato presso la Tesoreria centrale denominato « Ministero del tesoro - Gestione viveri importati » .

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo'metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 13.

CERMENATI, Segretario:

Art. 13.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TOMMASINI, f.f. relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI, f.f. relatore. Consentitemi di proporre la soppressione dell'articolo 13. Già parecchie volte siamo partiti dalla concezione di mantenere integra la formula dei 15 giorni dopo la pubblicazione della legge. Dopo tutto quanto si è detto riguardo alla ritardata promulgazione di questa legge, propongo la soppressione di tale disposizione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad esprimere l'avviso del Governo.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Sono d'accordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta di soppressione dell'articolo 13. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Passiamo ora alla tabella.

CERMENATI, Segretario:

TABELLA

I) Ferrovie dello Stato.

Sottocapo dell'	le st	azio	ni .			•	75
Aiuto macchi	nist	a					1 50
Capo tecnico	di	III	cla	sse			35
Manovale .	•						120
Cantoniere .		•		•			420

Totale . . . 800

II) Ispettorato generale M.C.T.C.

Giornalieri	di	I	categoria			6
»	»	II	»			27
»	»	III	>>			37
»	>>	IV	»			30
			Totale		•	100

III) Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Giornalieri di IV categoria.... 15

PRESIDENTE. Dai senatori Massini ed altri è stato presentato un emendamento che modifica la prima parte della tabella nei seguenti termini:

Sottocapo d	lelle	sta	ızi	oni						95
Aiuto macc	hini	sta								190
Capo tecnic	o di	III	c	las	se				ď	40
Manovale.										
Cantoniere	•									525
				\mathbf{T}	ota	le	•	•		1000

Ha facoltà di parlare il senatore Massini per illustrare questo emendamento.

MASSINI. Rinuncio a svogerlo.

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso.

TOMMASINI, f.f. relatore. La Commissione ha ragione di supporre, tanto più che si tratta di personale specializzato, che il Ministero dei trasporti abbia studiato questo contingente di persone in seguito alla possibilità di scelta del personale; quindi non vedo materialmente la possibilità di questo aumento. Considerando poi anche la maggiore spesa che deriverebbe dalla modifica, sono del parere che debba essere mantenuta la tabella nel testo governativo quanto alla prima parte, e che sia approvata nel testo della Commissione la seconda parte che raddoppia le unità da assorbire.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Concordo perfettamente col relatore.

DISCUSSIONI

10 DICEMBRE 1952

PRESIDENTE. Senatore Massini, insiste nell'emendamento?

MASSINI. Secondo il ragionamento del relatore, anche allargando le singole voci resteremmo nel numero degli 800 anzichè dei 1000, dato che abbiamo riconosciuto che sarà difficile trovare questi specializzati. Pertanto la maggiore elasticità da me proposta farebbe sì di ottenere la sistemazione forse solo degli 800. Questa è una delle ragioni per cui insisto nell'emendamento.

TOMMASINI, f.f. relatore. Allora si può stabilire che il numero non sia inferiore agli 800. Comunque, confermo quanto ho dichiarato prima.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Anch'io.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo della prima parte della tabella proposto dai senatori Massini ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'intera tabella. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Prima di mettere ai voti il disegno di legge nel suo complesso, avverto che, in seguito alla soppressione dell'articolo 11, gli articoli 9-bis e 10 prenderanno rispettivamente i numeri 10 e 11.

Ritengo inoltre che, in seguito alla soppressione dell'articolo 11 proposto dalla Commis-

sione, l'inizio dell'originario articolo 10: « Al personale di cui al precedente articolo 8, che non chieda di essere assunto... » possa essere così modificato: « Al personale di cui al precedente articolo 8, che non sarà assunto... ».

In seguito alla predetta soppressione, infatti, viene usato un unico trattamento al personale non assunto, senza alcuna distinzione tra quello che abbia chiesto di essere assunto e quello che non ne abbia fatto domanda.

Qual'è l'avviso della Commissione?

CORBELLINI. La Commissione è d'accordo, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti la modificazione da me suggerita al principio dell'articolo 10, diventato 11. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso, con le modificazioni apportatevi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica alle ore 16 con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 12,45).

Dott. Mario Isgrò
Vice Direttore dell'Ufficio Resoconti