SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1956

(88ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves » **(617)** (*D'iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner*) **(Seguito della discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *ff. relatore* . . . *Pag.* 1350, 1353
AMIGONI 1352
BRAITENBERG 1350
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1350, 1352, 1353
CERABONA 1351
PORCELLINI 1352
RESTAGNO 1350, 1351
TARTUFOLI 1351
VACCARO 1350, 1352

« Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 » **(1646)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE 1363, 1365
AMIGONI, *relatore* 1363
CAPPELLINI . . . . . *Pag.* 1363, 1365
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1365
TARTUFOLI 1366

« Conglobamento delle retribuzioni dei fattorini telegrafici, procaccia, scortapieghi, scambisti e guardapprodi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » **(1659) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1365, 1366
CAPPELLINI 1366
PORCELLINI 1366
VACCARO, *relatore* 1365
VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 1366

« Conglobamento parziale e totale delle competenze dei ricevitori e portalettere dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » **(1660) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1368, 1369
VACCARO, *relatore* 1368

« Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente, per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » **(1698) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *relatore* 1354, 1362
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 1359, 1362
BARBARO 1352
MASSINI 1355, 1357, 1362
PORCELLINI 1352
TARTUFOLI 1357
VACCARO 1357

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Gram-

pa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Molinari è sostituito dal senatore Angelilli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento è presente il senatore Braitenberg.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Caron e per le poste e le telecomunicazioni Vigo.

CANEVARI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner: « Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves » (617).

PRESIDENTE, *f.f. relatore.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Braitenberg e Raffeiner: « Classifica tra le strade statali del tratto di strada Fortezza-Sciaves ».

Essendo assente il relatore, senatore Terragni, fungerò io stesso da relatore. Comunico intanto che la Commissione finanza e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria.

RESTAGNO. Rilevo anzitutto che la presentazione di questo disegno di legge risale a molti anni addietro e quindi anche per una ragione di priorità è opportuno che venga senz'altro approvato. Si tratta, del resto, di un'opera la cui importanza l'onorevole Sottosegretario ha avuto occasione di accertare recentemente sul posto, e che richiede una spesa relativamente modesta.

VACCARO. Poichè si sta studiando una legge organica per il passaggio di queste strade allo Stato, io sarei dell'avviso di attendere la definizione di questa legge, piuttosto che approvare tante leggi e leggine particolari.

BRAITENBERG. Qui c'è una questione speciale per la quale pregherei di non attendere la legge organica per la sistemazione generale di questa viabilità.

Nel 1951 noi abbiamo ratificato una Convenzione con l'Austria per facilitare il traffico tra il Tirolo occidentale e il Tirolo orientale, con una comunicazione attraverso il Brennero e la Pusteria. In detta convenzione è espressamente stabilito che gli automezzi austriaci debbono servirsi della strada del Brennero fino a Fortezza e poi di questa strada secondaria da Fortezza a Sciaves, non essendo loro permesso di seguire la strada statale da Fortezza fino a Bressanone e di là prendere la statale della Val Pusteria.

Oggi però questo tratto di 4 chilometri di strada da Fortezza a Sciaves è impraticabile, perchè da circa 20 anni nessuno si cura più della sua manutenzione. Ecco la necessità, derivante anche da obblighi internazionali, di approvare il disegno di legge in esame.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ferme restando tutte le dichiarazioni che ho fatto in argomento in merito all'ormai famosa legge sulla viabilità minore, debbo aggiungere che proprio pochi minuti fa ho saputo per telefono che alle 12,45 il Ministro del tesoro riceverà il Ministro Romita e me per definire — e spero che sia veramente la volta buona — questa legge. Quindi dovremmo essere all'antivigilia della deliberazione del Consiglio dei Ministri, che non mancherà, dato che abbiamo il concerto di tutti i Ministeri.

Nel caso in esame, però, è bene tener presente alcune considerazioni dalle quali non si può prescindere, come ha detto il senatore Braitenberg.

Innanzitutto bisogna che noi — ed è questo uno dei primi ed elementari doveri di uno Stato — ottemperiamo ai nostri impegni internazionali. Credo che nessuno su questo punto possa sollevare delle eccezioni.

In secondo luogo, la spesa che questa legge importa non è eccessiva: si tratta di sistemare un tratto di soli 4 chilometri di strada, e l'A.N.A.S. in questo caso non si trova di fronte, come per altre strade, a cifre di centinaia di milioni o addirittura di miliardi. Si tratta di prendere in carico una strada che

costerà relativamente poco: all'articolo 3 del disegno di legge, che è stato presentato il 1° luglio 1954, si parla di 180 milioni, ma oggi, secondo quanto ho potuto anche constatare personalmente, quella cifra si può considerare eccessiva, essendo stata questa strada sistemata in parte con interventi, diremo così, locali.

Pertanto, pur non potendo dare parere favorevole a questo disegno di legge, il Governo, per mantenere la coerenza che ha sempre avuto su questo problema della statizzazione delle strade, si rimette alla volontà del Senato con i chiarimenti che ho avuto l'onore di esporre e che dovrebbero dimostrare che non vi sono grandi difficoltà per il passaggio di questa strada alla rete statale.

CERABONA. Io dichiaro di essere personalmente contrario all'approvazione di questo disegno di legge, e ciò per una questione di principio.

Ognuno di noi si era messo in pace con la propria coscienza ed aveva già dichiarato alla opinione pubblica che era inutile insistere su questo problema in quanto il Governo si era dimostrato estremamente rigido al riguardo. Ora, se domani queste folle di contadini, di braccianti, di operai, che si vedono rifiutare dal Ministero dei lavori pubblici la sistemazione di 6 o 7 chilometri di strada, sapranno che questo Governo rigido e rigoroso scivola su un disegno di legge per un breve tratto, ripresenteranno le loro urgenti richieste per la sistemazione di piccoli tratti di strada.

Se è stato stabilito un rigido principio, non bisogna poi cominciare a fare delle eccezioni, che possono essere pericolose. È vero che qui si parla di una spesa di 180 milioni: ma io vi dico che nella mia provincia c'è una stradicciola di soli 3 chilometri per sistemare la quale occorre una cifra molto più modesta.

Ecco perchè, una volta che abbiamo acquietato le richieste pur giuste e doverose di paesi rovinati e poveri della Calabria e della Lucania, a cui 180 milioni di lire servirebbero veramente a restituire la vita, noi ci sentiamo in dovere di opporci nel modo più reciso, per ragioni di principio, a disegni di legge di tale natura.

Pertanto io dichiaro di votare contro, a meno che l'onorevole Sottosegretario non si impegni ad accettare anche delle altre giuste richieste in merito a brevi tratti di strada da sistemare.

RESTAGNO. Mi permetto di far presente ai colleghi che questo disegno di legge è stato presentato alla Presidenza in data 1° luglio 1954: sono cioè ben due anni e mezzo ormai che il problema è posto sul tappeto. E non basta: come è stato ricordato, si tratta di un impegno di carattere internazionale, assunto dal nostro Governo nei confronti della Repubblica austriaca, che bisogna rispettare.

Ora, io credo che noi non dobbiamo esaminare questo disegno di legge sotto un profilo di carattere territoriale o campanilistico, ma dobbiamo esaminarlo obiettivamente e senza pregiudizi. Da parte del Governo c'è questa buona volontà; da parte del Tesoro non si oppongono difficoltà di carattere finanziario; pertanto ritengo che noi non possiamo rinviare ulteriormente questo disegno di legge per questioni di principio o di convenienza.

Debbo aggiungere inoltre che mi sembra che sia un cattivo sistema, contro il quale mi sono sempre ribellato, quello di rinviare ogni problema particolare alle soluzioni di carattere generale.

Sono dell'avviso, quindi, che, per questi motivi e per le considerazioni che sono state fatte anche dal rappresentante del Governo, la Commissione debba dare il suo voto favorevole al disegno di legge in esame.

TARTUFOLI. Mi rendo perfettamente conto delle considerazioni di natura generale che ha fatto l'amico Cerabona e che hanno una sostanza concreta; però non posso non essere del parere del collega Restagno circa l'invito alla Commissione di approvare questo disegno di legge.

Effettivamente esiste una priorità che è rappresentata dalla data di presentazione e che distacca completamente il particolare problema da tutti gli altri problemi che possono essere maturati, anche in rapporto alla legge generale sulle autostrade, che abbiamo successivamente approvato.

D'altra parte, con la nostra esperienza parlamentare, sappiamo che molte volte l'Esecutivo si decide a presentare progetti di legge organici in quanto la burocrazia si agita e si muove proprio sotto la pressione di leggi isolate, particolari; la preoccupazione, cioè, di avere lo stillicidio di una serie di richieste su determinati problemi ed indirizzi finisce per provocare e determinare l'azione della burocrazia e del Governo nel presentare delle leggi generali.

Inoltre non può non essere fondato il dubbio che affiora dalle parole dell'amico Restagno, quando egli dice che se attendiamo la legge generale, chissà quanto tempo dovrà ancora trascorrere.

Del resto, noi non approviamo questo disegno di legge con la preclusione per altre proposte analoghe fino a che la legge generale non sia varata. Anzi sono del parere che continueremo a postulare proprio perchè vogliamo provocare la definizione della legge generale.

Questi, in breve, sono i motivi che mi inducono a dare il voto favorevole al disegno di legge in esame.

AMIGONI. Io sono del parere che questa legge non possa essere ancora tenuta in sospeso, per le ragioni che ha esposto l'onorevole Sottosegretario.

Però, poichè dobbiamo addivenire all'approvazione, io sono del parere che gli articoli 2 e 3 del disegno di legge potrebbero essere opportunamente soppressi, in quanto la classificazione della strada come statale presuppone che la manutenzione sia assunta dall'A.N.A.S., così come il finanziamento che sarà fatto con i fondi di cui l'Azienda può disporre.

Propongo pertanto formalmente la soppressione degli articoli 2 e 3 del disegno di legge.

VACCARO. Dopo le ampie dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, ritiro la mia proposta di rinviare la questione alla legge generale e dichiaro di votare a favore del disegno di legge.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Poichè ho l'impressione di non essere stato molto chiaro, ripeto che il Governo non è favorevole ad una continua presentazione di disegni di legge di iniziativa parlamentare per statizzare singoli tratti di strade: prova ne sia che il Governo si è sempre metodicamente rimesso alla volontà del Parlamento. Anche in questa occasione, come ho già detto, il Governo si rimette alla volontà della 7ª Commissione del Senato, fermo restando, però, il suo dovere di chiarire di volta in volta le varie situazioni di queste strade, in maniera che il giudizio del Parlamento possa essere il più obiettivo possibile.

Ora, in merito alla sistemazione di questa strada, ho dovuto mettere in rilievo anzitutto l'Accordo internazionale che ne prevede l'utilizzazione; ho spiegato già altra volta la sua ubicazione ed ho detto che è veramente assurdo quando si scende dal Brennero, far compiere ai veicoli una deviazione verso Bressanone, per poi tornare verso la Pusteria, mentre con un solo tratto di 4 chilometri, già esistente e che si tratta di classificare e di mantenere meglio come strada statale, si può arrivare direttamente alla Pusteria.

Ho aggiunto che, avendo potuto constatare personalmente lo stato di questa strada, mi sono reso conto che essa non comporta dei gravi oneri per l'A.N.A.S., la cui situazione, come ho ripetutamente chiarito, non è florida e felice e tale da permettere all'Azienda di assumere decine e centinaia di milioni di nuovi oneri.

Esaminando a fondo ciascuno di questi problemi, ci si accorge che vi sono delle differenze, e che ogni problema si presenta con le sue caratteristiche.

Questo è quanto avevo da dichiarare. Rinnovo la mia assicurazione che il Governo non ha lasciato nulla di intentato per varare la legge generale sulla viabilità minore da tutti auspicata, e ripeto che tra poche ore il Ministro del tesoro riceverà il ministro Romita e me per discutere la questione e per vedere di giungere finalmente al termine di questo nostro travaglio pre-legislativo.

PORCELLINI. Prende atto della conferma data dall'onorevole Sottosegretario che la nuova legge sulla viabilità minore sarà varata. Altra volta è stato chiesto al Governo di metterci in condizioni di conoscere almeno le ca-

ratteristiche che le strade debbono possedere per poter passare da provinciali a statali: e ciò perchè le nuove classifiche di strade che man mano andiamo facendo non si appalesino eventualmente in contrasto con la legge di domani. L'onorevole Sottosegretario ci ha dato assicurazioni in questo senso, ma io penso che sarebbe egualmente opportuno che i componenti della Commissione dei lavori pubblici fossero messi a parte dei criteri informatori della nuova legge, per rendersi conto personalmente se questi criteri vengono attualmente rispettati. Esprimo in questo senso una preghiera e una raccomandazione al rappresentante del Governo.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono sempre a disposizione della Commissione. Ho già dato notizia delle norme direttrici della nuova legge, che oggi spero di poter discutere per l'ultima volta con il Ministro del tesoro. Ricordo però al senatore Porcellini che si era detto che l'esame da lui richiesto doveva avvenire dopo l'approvazione del progetto da parte del Consiglio dei Ministri. Attualmente, ripeto, esistono tutti i concerti, salvo quello con il Tesoro, che dovrebbe essere ottenuto oggi.

Nella fattispecie riconduciamo le cose alla realtà. Un solo tratto di strada provinciale è stato passato allo Stato in questi ultimi tempi ed è la strada del Grappa. Ricorderete i motivi patriottici che sono stati invocati a tale proposito e ai quali il Governo si è rimesso, pur facendo presente che nessun lavoro avrebbe potuto essere iniziato nel frattempo.

Un altro passaggio di strada è stato approvato dal Senato, quello della Ulzio-Bardonecchia, ma è stato accantonato dalla Camera ed altri due passaggi approvati da quest'ultima sono stati accantonati qui. Mi pare che di fronte a questo stato di fatto si possa essere tranquilli.

Rimane la preoccupazione se il tratto di strada, di cui oggi discutiamo, abbia le caratteristiche per rientrare nelle strade statali. Dirò a questo proposito che il primo titolo che fa classificare statale una strada è precisamente quello di allacciare lo Stato italiano con uno Stato straniero. Basterebbe questa considerazione per togliere qualsiasi dubbio che la strada Fortezza-Sciaves è strada statale sotto ogni rispetto.

PRESIDENTE, *ff. relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il tratto di strada Fortezza-Sciaves dal bivio a sud di Fortezza della strada statale n. 12 al bivio della strada statale n. 49 presso Sciaves è classificato statale ed assume il n. 49-*bis*.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla sua manutenzione provvederà il Ministero dei lavori pubblici attraverso l'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.).

Di questo e del successivo articolo 3 il senatore Amigoni propone la soppressione, poichè considera superflui tali articoli.

La manutenzione da parte dell'A.N.A.S. è infatti implicita, come del resto rileva la stessa 5ª Commissione nel suo parere.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo.

(*È approvata*).

Art. 3.

Il Ministero del tesoro è autorizzato a stanziare sul bilancio 1954-55 la somma occorrente al Ministero dei lavori ubblici per la prima sistemazione del tratto di strada di cui all'articolo 1 fino alla concorrenza di 180 milioni.

Nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo, proposta dal senatore Amigoni.

(*È approvata*).

Metto ora ai voti il complesso del disegno di legge, che, in seguito alla soppressione degli articoli 2 e 3, rimane formato di articolo unico.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente, per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato » (1698).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Acquisto di nuovo materiale rotabile e lavori di miglioria di quello esistente, per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge, sul quale riferirò io stesso.

Comunico anzitutto che la Commissione finanze e tesoro ha fatto pervenire il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro riconosce che il rinnovamento del materiale rotabile al quale tende il disegno di legge è indubbiamente una grande necessità. Dire però che si porta l'assegnazione a carico delle spese complementari dal 2,50 al 5 per cento significa praticamente che si considereranno spese ordinarie, dall'esercizio 1957 in poi, circa 10 miliardi in più di quelli che sono considerati spesa ordinaria nel bilancio in corso. Conseguenza sarà che aumenterà il disavanzo dei suddetti dieci miliardi, tolta una piccola parte che può essere corrispondente all'aumento del traffico. Da questo punto di vista, quindi, lo stanziamento non sarebbe regolare: a meno che non si parta dalla considerazione che, trattandosi di una spesa necessaria, è perfettamente inutile sperare di contenere il disavanzo senza effettuare gli acquisti ed i lavori di cui al disegno di legge: in questo caso però il secondo comma dell'articolo 2 ha valore esclusivamente formale.

« Inoltre si deve osservare che le spese "complementari" nel bilancio delle ferrovie dello Stato sono comprese fra le spese ordinarie, mentre le spese di rinnovo e di miglioramento di cui trattasi saranno, in buona parte, di carattere straordinario. Ora, come non è consentito aumentare uno stanziamento a carattere ordinario per fare spese straordinarie, così non si deve fare uno stanziamento corrispondente ai bisogni normali e poi vincolarlo per una spesa straordinaria, perchè altrimenti rimane scoperta la spesa ordinaria. Per questi motivi, partendo dal concetto della necessità dei rinnovamenti e degli acquisti di cui si tratta, sembra che sarebbe più giusto che le spese complementari per il rinnovamento del materiale venissero fissate nella misura effettivamente necessaria per il rinnovamento ordinario, e che si stanziasse poi l'importo sufficiente per finanziare gli acquisti stabilendo che sarà pagato in tante annualità a carico del bilancio delle ferrovie a partire dal 1957-1958 fino ad esaurimento: così si faranno conti chiari e si saprà quale sacrificio l'Italia compie per l'amministrazione ferroviaria senza violare nè la lettera nè lo spirito della legge.

« Con queste riserve, la Commissione ritiene che il disegno di legge potrebbe avere corso ».

Si tratta, come si vede, di osservazioni di carattere generale.

Osservo a mia volta che il rinnovamento del materiale rotabile ha un'altra fondamentale funzione ed è quella di diminuire le spese di esercizio, sia per l'unificazione del materiale sia per il suo maggior rendimento. Basti pensare, ad esempio, che le vetture ferroviarie saranno fornite di cuscinetti a rullo e non occorreranno più gli untori per la lubrificazione. Analogamente le costose batterie ad accumulatori saranno sostituite da dinamo generatrici di energia. Verranno inoltre installati i freni continui.

Non si tratta perciò di un semplice rinnovamento, ma anche di un ammodernamento, come sempre avviene in questi casi. Pertanto i concetti espressi dalla Commissione finanze e tesoro devono essere integrati con l'altro importante concetto che i 50 miliardi da stanziarsi sono in parte recuperabili per la razionalizzazione e la riorganizzazione dell'esercizio, per l'unificazione dei mezzi e quindi per il minor costo della manutenzione.

Son tutte cose che entrano dalla tecnica e passano poi all'economia, perchè diminuiscono

le spese d'esercizio. Quindi il rinnovamento è encomiabile e noi dovremmo stimolare l'azienda su questa strada. Noi sappiamo che il Ministro si batte con molto entusiasmo per chiarire il bilancio e rimodernare l'azienda, onde diminuire gli oneri e rendere veramente economica l'amministrazione. Non si amministra economicamente del materiale vecchio, non razionale. È nostra opinione pertanto che questi 50 miliardi sono bene spesi e che il pareggio sarà conseguenza di altre cause e di altri concetti di carattere più generale. È, secondo noi, cosa saggia ed opportuna stabilire il rinnovamento al 5 per cento dei prodotti del traffico.

Ricordo a questo proposito che, ai tempi di Riccardo Bianchi, quando fu proposto che il rinnovamento del materiale rotabile dovesse essere soltanto del 2 e mezzo per cento, lo stesso Bianchi osservò che un tale limite presuppone che il materiale ferroviario abbia sempre 30 o 40 anni di vita. L'ammodernamento del materiale ferroviario era già a quell'epoca così rapido che con una simile limitazione non era possibile seguirlo.

Noi attualmente non abbiamo caldaie più recenti di quelle costruite nel 1924. Eppure anche la termodinamica in 30 anni ha fatto progressi!

Dobbiamo perciò compiacerci con il Ministro se il rinnovamento dell'azienda, con il suo coraggioso intervento, sarà più rapido di quanto non fosse con i concetti di 50 anni fa.

Chiedo pertanto alla Commissione di approvare il disegno di legge, dando a tale approvazione anche il significato di un voto di stimolo per il Ministro, al fine di vedere se la spesa non possa addirittura essere aumentata, come è necessario per un buon rinnovamento.

Concludo ricordando il pensiero di un grande maestro, Luigi Einaudi. Egli osserva che nelle aziende industriali non è buon criterio risparmiare sul rinnovamento degli impianti. Si spenda, e bene, per gli impianti e per le attrezzature e si cerchi di fare economia sull'esercizio. Buone sono quelle spese di bilancio a cui corrisponde un reddito adeguato. Preoccupiamoci quindi delle spese di tutti i giorni, preoccupiamoci di diminuire, con un moderno materiale rotabile, le spese d'esercizio.

Non ho altro da aggiungere. Il disegno di legge è breve, la relazione ministeriale a stampa è lunga ed esauriente e dà particolareggiate spiegazioni anche nel campo tecnico. Non entro in argomento, perchè ho sufficiente fiducia nei tecnici delle ferrovie. È all'indirizzo generale che io guardo ed a questo mi debbo dichiarare favorevole.

MASSINI. Non sarà mai da questa parte che si leverà una voce contraria al rinnovamento del materiale ferroviario, al suo conseguente progressivo ammodernamento e al perfezionamento dell'azienda ferroviaria. Abbiamo già dato altre prove del nostro attaccamento all'azienda statale contro coloro che vorrebbero minimizzarla e gradualmente sfasciarla. L'attuale progetto di legge però ci offre l'occasione di determinate considerazioni, che non possiamo tralasciare di fare.

La prima osservazione che sorge spontanea è che ad un disegno di legge di modeste proporzioni e di soli 3 articoli si accompagna un'ampia relazione, che sarebbe più confacente ad un preventivo generale dell'azienda, mentre accade che, quando siamo chiamati ad esaminare i bilanci preventivi, ci troviamo di fronte ad un ermetico silenzio per quel che riguarda l'indirizzo della azienda, il suo miglioramento, le modifiche all'amministrazione.

A parte questa questione di forma, dobbiamo esaminare la sostanza. Questa legge aumenta la percentuale dei prodotti del traffico da destinare al rinnovamento del materiale.

Questa percentuale è stata modificata più volte. Infatti la legge fondamentale 7 luglio 1907, n. 429, poi modificata nel 1909, fissò la percentuale del rinnovamento in una somma pari al 2,50 per cento dei prodotti del traffico.

Più tardi, e precisamente nel 1935, si arrivò al 5 per cento, più tardi ancora, nel 1940, al 7,50 per cento, e nel 1942 al 12,70 per cento, per riscendere, nel 1943, al 6,10 per cento.

Si tornò poi al 2,50 per cento originario, nel dopoguerra, dopo che di che si scese addirittura, con l'articolo 4 della legge 23 ottobre 1948, n. 1255, all'1 per cento, e solo dall'esercizio 1953-54 si migliorò questa percentuale, peraltro in un modo insignificante, portandola all'1,50 per cento.

Si propone oggi, per il quinquennio dal 1957 al 1962 di tornare al 5 per cento. Si tratta

dunque nella sostanza di una semplice variazione di percentuale.

Perchè allora il disegno di legge è accompagnato da una ampia relazione governativa che illustra tutto il programma di sviluppo ferroviario? Era necessaria questa relazione? Per questo disegno di legge ci sembra di no; non di meno abbiamo apprezzato moltissimo la relazione, perchè si leva finalmente il sipario su quella che è stata la politica ferroviaria di questo ultimo decennio. In questi ultimi dieci anni abbiamo speso per il rinnovamento del materiale somme assolutamente irrisorie, con grave danno dell'amministrazione. Chi ha fatto questa politica meriterebbe qualcosa più di una censura. Ciò evidentemente non riguarda l'attuale Ministro, che in questo campo è stato veramente rivoluzionario, nè, aggiungo, l'onorevole Presidente di questa Commissione, che fu Ministro dei trasporti nel periodo della ricostruzione, la quale costituisce un'altra bella pagina di politica ferroviaria.

L'attuale Ministro ha il merito di avere cercato di rompere questo circolo vizioso; ma ora rimangono i danni che all'amministrazione delle ferrovie sono derivati da quella politica.

Nell'ultimo quinquennio prebellico furono spesi in media 229 milioni all'anno per il rinnovamento del materiale corrispondenti a una somma attuale di circa 13 miliardi. Ciò sta a significare che in quel periodo si riconosceva che l'incremento da dare al rinnovamento del materiale ferroviario doveva essere di una certa entità. Se si fosse mantenuta anche successivamente quella percentuale di incremento, evidentemente le cose sarebbero andate meglio. Non dico che si sarebbe raggiunto il pareggio, perchè troppi altri fattori negativi, frutto anche essi di una politica sbagliata e delittuosa, avrebbero impedito questo risultato. Sappiamo bene come si cerchi di accusare l'amministrazione ferroviaria di essere una sanguisuga del Tesoro, il che non è assolutamente vero.

La mancanza di rinnovamento nell'ultimo decennio ha dunque certamente peggiorato la gestione delle ferrovie. Questo è il punto che mi preme sottolineare. Si può oggi calcolare da 120 a 150 miliardi la somma che non si è erogata, e che avrebbe dovuto essere erogata, per il rinnovamento del materiale rotabile. Oggi si vorrebbe riparare con gli stanziamenti di cui si occupa questo disegno di legge.

Dobbiamo fare una osservazione fondamentale. Questo cinque per cento che si propone, anche tenendo conto dell'incremento graduale di traffico che avremo da quest'anno fino al 1962, in cifra assoluta rappresenta oggi una dozzina di miliardi che potranno successivamente arrivare ad un massimo di 15. Praticamente si coprirà solo il mancato rinnovamento degli anni passati, ma non si farà fronte alle necessità del rinnovamento corrente, e tra cinque anni ci troveremo di fronte ad un nuovo arretrato. Si riconosce che occorre una spesa annua di 12-15 miliardi, ma intanto si stanziano effettivamente solo 50 miliardi per tutto il quinquennio, e in tal modo, nel 1962 avremo riparato, solo in parte, a quello che non è stato fatto dal 1946 al 1956.

Nella pregevole relazione dell'onorevole Ministro si elenca anche quanto occorre fare in concreto; si specifica il fabbisogno di carri ferroviari e dei diversi tipi di locomotori; si parla della sostituzione delle locomotive a vapore con locomotive Diesel ecc.; tutte cose che modestamente noi già chiediamo da anni.

La stessa relazione governativa fa notare che questo nuovo materiale avrà un ammortamento che oscilla dai tre ai sette anni, mentre la sua efficienza non è inferiore ai 20 anni. È quindi chiaro il grande vantaggio economico di questi investimenti: se il rinnovamento fosse stato fatto dal 1946 oggi tutto già sarebbe pagato con enormi vantaggi non solo da un punto di vista contabile, ma anche tecnico e commerciale. Oso dire che il non aver fatto questo, mentre si rinfaccia continuamente all'amministrazione ferroviaria il passivo della sua gestione, significa aver commesso un crimine. E debbo aggiungere che il principale responsabile di questa situazione è un alto funzionario che poche settimane fa è stato liquidato, forse tardi; e non voglio parlare del suo atteggiamento nei riguardi del personale. Si può dire che le lodi che gli sono state fatte, seppure formali, sono state pur sempre eccessive. Le stesse cifre della relazione governativa suonano da questo punto di vista come una denuncia precisa del malgoverno che si è avuto nelle ferrovie negli ultimi anni. Subiremo per

molti anni ancora le conseguenze di questo malgoverno.

In definitiva cosa proponiamo? Proponiamo che la cifra di rinnovamento riconosciuta necessaria debba rimanere intatta appunto per tutto il rinnovo annuale di cui si è parlato. I 50 miliardi bisogna che siano uno stanziamento a parte, da farsi con un mutuo o nella forma che si crederà migliore. Secondo me, per mettere l'azienda ferroviaria almeno alla pari di certe aziende private, in riguardo alle concessioni e alle agevolazioni concesse dallo Stato, questa somma dovrebbe essere erogata direttamente dal Tesoro. Se i 50 miliardi verranno utilizzati secondo lo spirito della legge, cioè per il normale rinnovo annuale, meglio questo che niente, e meglio tardi che mai, ma non risolveremo il problema di fondo.

Insistiamo perciò nella proposta che questi 50 miliardi non riguardino il normale rinnovo annuale indispensabile alla amministrazione ferroviaria. Rimangano insomma e il 5 per cento, e i 50 miliardi.

Concludo con l'augurio che comunque si cominci a fare qualche cosa di positivo.

VACCARO. Non farò critiche per quello che riguarda il passato, non farò congetture su quello che si poteva fare e non si è fatto per il miglioramento delle nostre ferrovie. Sento però il dovere di ricordare che lei, onorevole Presidente, nel periodo della ricostruzione, ha fatto veramente dei miracoli, tanto è vero che le è rimasto il nome di Ministro della ricostruzione delle strade ferrate italiane. La Nazione Le è grata per la Sua opera.

Colgo l'occasione di questo dibattito per felicitarmi anche con l'onorevole ministro Angelini che, con la sua intelligenza la sua premura e la sua tenacia, ha saputo trovare i fondi necessari per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e per la sistemazione della rete ferroviaria italiana. Di questo gli rendo vive grazie, anche a nome dei colleghi della mia parte.

Nulla intendo dire sulla relazione, tanto essa è lucida, precisa e completa. Indubbiamente con l'impiego dei 50 miliardi, in 5 anni si potranno realizzare notevoli economie, calcolabili in 8 miliardi (5 miliardi per il traffico merci e 3 miliardi per il traffico viaggiatori): il risultato economico complessivo potrà valutarsi in un miglioramento di esercizio dell'ordine di circa 10 miliardi all'anno tenuto conto dell'aumento del traffico. Mi pare che questa sia una realizzazione magnifica, che va al di là delle nostre stesse speranze. È un programma congegnato in modo perfetto, e credo pertanto che la richiesta del senatore Massini non possa per il momento essere accolta, soprattutto perchè porterebbe ad un ritardo nell'applicazione di questo piano.

MASSINI. Quello che lei dice può anche essere giusto, senatore Vaccaro, ma lo lasci dire al Ministro del tesoro.

VACCARO. Concludo dichiarando, anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, che voterò a favore del disegno di legge.

TARTUFOLI. Il senatore Vaccaro ha già in gran parte espresso anche il mio pensiero.

Desideravo infatti manifestare anzitutto il senso di compiacimento della nostra parte per il disegno di legge presentato dal ministro Angelini.

Aggiungerò che il collega Massini, che di questo problema è un conoscitore profondo perchè ha fatto parte, con molta dignità e per lunghi anni, della famiglia dei ferrovieri, anche se non l'ha detto chiaramente, dà a mio giudizio, pieno ed assoluto consenso al disegno di legge.

Circa la possibilità che i 50 miliardi possano essere utilizzati unicamente per opere di carattere straordinario, è questione questa da sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro, visto che i 50 miliardi renderanno possibili economie annuali di 8 miliardi (si tratta in sostanza di un investimento di capitali al 16 per cento) e può essere legittimo sperare che, considerando i 50 miliardi come somma da investire per opere straordinarie, siano destinati alla normale manutenzione appunto gli otto miliardi. Pertanto potremmo anche far nostro il concetto del collega Massini. Comunque sarà il Ministro Angelini a vedersela con il Tesoro.

Con queste precisazioni, e rinnovando la espressione di compiacimento all'onorevole Mi-

nistro, aggiungendo le mie alle simpatiche parole pronunciate dal collega Vaccaro, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

PORCELLINI. Anche io dichiaro che voterò a favore del disegno di legge che, come ha detto il collega Massini, è pur sempre qualcosa.

La necessità di rinnovare il materiale rotabile si fa ogni giorno più impellente; in certe giornate di punta l'affollamento del traffico viaggiatori ricorda oggi il periodo dell'immediato dopoguerra. Le ferrovie italiane sono sempre state classificate tra le migliori del mondo, e noi dobbiamo fare in modo che questo primato venga mantenuto. Naturalmente per far ciò sono necessari dei fondi.

Penso che l'onorevole Ministro abbia fatto uno sforzo notevole per ottenere lo stanziamento previsto dal disegno di legge, ma credo che non sia tuttavia egli stesso soddisfatto di quello che ha ottenuto, che risulta pur sempre insufficiente. Occorre che questo rinnovamento sia fatto in modo rapido, per riguadagnare il tempo perduto, per evitare di trovarci di nuovo in una penosa situazione a breve scadenza.

Avemmo un periodo di grande ascesa nel 1945-46, soprattutto per merito del nostro attuale Presidente, ma per molti quell'opera fu quasi una esagerazione e negli anni successivi si è fatta macchina indietro. Oggi la situazione è divenuta preoccupante; secondo me con il 5 per cento che il Ministro ha ottenuto dopo dure lotte, si potrà fare ben poco, e penso che lo stesso Ministro dovrà darcene atto.

Giustamente l'onorevole Presidente ha detto che occorre portare le vetture ferroviarie al più alto livello tecnico, perchè siano veramente vetture moderne; oggi, invece, usiamo carrozze che si possono definire antidiluviane, che potrebbero essere messe in musei.

Sarà poi necessario provvedere al rimodernamento dell'armamento e delle stazioni per assicurare i più alti limiti di sicurezza, anche in corrispondenza all'aumento della velocità. I ferrovieri fanno tutto il loro dovere, e questa è già una garanzia per l'incolumità di chi viaggia, ma bisogna anche assicurare loro tutti i mezzi tecnici che il progresso ci ha messo a disposizione. Insomma il Ministro dovrà cercare di ottenere stanziamenti più importanti: invece del 5 sia il 10 per cento, e questa somma sia spesa subito e bene.

Non si continui inoltre a dire che il bilancio delle ferrovie è passivo: esso è volutamente tenuto passivo. Sono ormai anni che battiamo su questo chiodo e credo che l'onorevole Ministro sia convinto che il nuovo bilancio dovrà essere sfrondato da tutte quelle spese che assolutamente non devono far carico al bilancio delle ferrovie.

BARBARO. Tre osservazioni: una generalissima, una generale e una particolare.

È ammirevole l'attività dell'onorevole Ministro, perchè nella questione delle ferrovie egli trasfonde grande passione e fede, a differenza di molti altri, e di certi ambienti che, per ragioni più o meno chiare, dubitano dell'avvenire delle ferrovie nel mondo. Per me le ferrovie sono un insostituibile mezzo di comunicazione, che si integra naturalmente con tutti gli altri mezzi di trasporto. Si tratta di un complesso di mezzi che non si elide a vicenda, dal quadrupede all'aeroplano, e ognuno di questi mezzi ha una sua funzione insostituibile.

Necessità, quindi di orientarle e modernizzarle al massimo, in maniera da renderle efficienti.

In secondo luogo vorrei fare un'osservazione di carattere generale. È necessario, per quello che ho detto, un provvedimento di legge come quello che ci onoriamo di approvare in questa sede, perchè solo così si può arrivare, sia pure in parte, a realizzare quell'ammodernamento che la grande azienda industriale delle ferrovie italiane può e deve realizzare. Certamente i fondi non sono sufficienti, bisognerà incrementarli; ma, frattanto, è bene cominciare.

Terza osservazione. Mentre approvo tutto il resto, non posso approvare quanto riguarda la linea ionica, perchè questa linea — e qui mi permetto di richiamare la particolare attenzione dell'onorevole Presidente — e precisamente la Taranto-Catanzaro-Reggio Calabria, non può essere servita con i locomotori Diesel, anche se questi hanno grandi possibilità nell'avvenire della tradizione ferroviaria.

La linea ionica è di tale importanza che, come si è detto sempre da trent'anni a questa parte, non solo deve essere raddoppiata, ma anche elettrificata: solo così, quando noi avremo collegato la ionica con l'adriatica, realizzeremo quell'anello di circolazione ferroviaria rotatoria che da Reggio per Bari va a Bologna e da Bologna, per Roma-Napoli ritorna a Reggio, ed avremo veramente riunito intimamente il sud d'Italia, cioè il centro del Mediterraneo, con il nord d'Italia ed il centro d'Europa.

Posso accettare quindi soltanto come soluzione transitoria, momentanea, l'utilizzazione dei locomotori Diesel sulla linea ionica: questo deve essere un primo passo per arrivare alla elettrificazione che è indispensabile.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Debbo innanzitutto ringraziare vivamente gli onorevoli senatori, e in modo particolare il Presidente, il senatore Massini, il senatore Vaccaro, il senatore Tartufoli, il senatore Porcellini e il senatore Barbaro che sono intervenuti nella discussione e che hanno avuto nei miei confronti delle espressioni di compiacimento per l'opera che svolgo in favore dell'Amministrazione ferroviaria; in questa Amministrazione io credo profondamente perchè le Ferrovie rappresentano la spina dorsale delle comunicazioni del nostro Paese come del resto avviene in tutte le altre Nazioni. Esse debbono essere potenziate ed ammodernate, per assolvere ai loro compiti necessari, nell'interesse della Nazione. L'Amministrazione ferroviaria ha a disposizione, inoltre, un personale degno della massima considerazione, perchè dal più umile dei manovali fino al più alto funzionario, è tecnicamente preparato, disciplinato, pronto tutti i giorni a compiere molti sacrifici: esso pertanto ha diritto di vedere chiarita questa situazione strana, per cui l'Amministrazione ferroviaria è considerata come un'Amministrazione sanguisuga, che non merita altro che critiche per i disavanzi del suo bilancio. Poche sono le voci che si levano ad esaltare tutto quello che è il sacrificio diuturno, mentre molte sono le critiche che si fanno.

Ecco quindi che, stando così le cose, bisogna vedere in che modo e in che forma si può eliminare questo grave inconveniente. Io mi sono messo all'opera, ho ripreso la battaglia che già ho combattuto per tanti anni come Presidente di Commissione parlamentare, per evitare di fare come il padre Zappata « che predicava bene ma razzolava male »; io ho cercato di predicare e di razzolare bene, cioè ho cercato di realizzare quello che in tanti anni ho sempre sostenuto: potenziare le Ferrovie e sanarne il bilancio.

Sono lieto di poter dire al Senato che finalmente il Tesoro ha riconosciuto di dover corrispondere alle Ferrovie il giusto compenso per i servizi che esse rendono allo Stato, ed in questo senso siamo andati molto avanti: è stata costituita una Commissione composta da due funzionari dell'Amministrazione ferroviaria, da due funzionari dell'Amministrazione del tesoro, e presieduta da un Consigliere di Stato scelto di comune accordo tra me e il Ministro del tesoro, Commissione la quale ha già svolto un notevole lavoro e ha già rassegnato una prima serie di proprie osservazioni.

Proprio in questi giorni, avendo avuto occasione di avvicinare a Monaco i miei colleghi ministri dei trasporti degli altri Paesi di Europa, ho potuto avere dalla loro cortesia una copia delle convenzioni che i vari Governi hanno stipulato con le Amministrazioni ferroviarie e dalle quali risulta che è ormai un principio universalmente ammesso quello che lo Stato paghi i servizi alle Ferrovie. È logico che, per quanto riguarda noi, faremo a questo grande cliente che sono le Ferrovie le condizioni migliori possibili, secondo un concetto prettamente industriale, perchè permette ad una parte di acquisire del traffico ed all'altra di ottenere delle sensibili riduzioni tariffarie.

Io mi auguro, entro la fine dell'anno, di poter aver concluso questo accordo con lo Stato.

Ma questo non basta. Noi abbiamo visto anemizzare molto del traffico ferroviario, sia nel settore passeggeri che nel settore merci. Siamo arrivati a delle condizioni — voi conoscete le statistiche — che preoccupano notevolmente, perchè mentre le autolinee trasportavano nel 1939 un miliardo di viaggiatori-chilometro, nel 1955 ne hanno trasportati cinquanta miliardi, e mentre le Ferrovie traspor-

tano giornalmente dalle sessanta alle settantamila tonnellate di merci, la strada ne trasporta cinquecentomila tonnellate.

Ci sono delle linee che sono notevolmente passive, e poichè nel nostro Paese, purtroppo, spesso si va dietro più agli *slogan* che a princìpi sani ed intelligenti, molti dicono: « sopprimiamo queste linee passive ». Io non sono contrario a questo concetto, tanto è vero che nel campo delle ferro-tranvie ho fatto e seguito a fare delle formidabili soppressioni, perchè quando si tratta di spendere il denaro dello Stato bisogna spenderlo con molta oculatezza: ben milletrecentoventisette chilometri di ferrovie secondarie sono stati soppressi, con un notevole alleggerimento per il bilancio dei trasporti. Però bisogna esaminare caso per caso (ciò che io sto facendo metodicamente) se la passività di esercizio di alcune linee derivi da mancanza ormai cronica di traffico, perchè l'utente o non vuole o non può più usare quella ferrovia, oppure derivi dall'insufficienza dei servizi. Io spesso ho potuto constatare che, modificando e migliorando il servizio, in certi casi il traffico tornava; per esempio, ho potuto vedere aumentare in un anno del 70 per cento il traffico viaggiatori su una linea, dopo aver eliminato dei treni pesanti ed aver messo delle automotrici.

Anche in rapporto alle merci il nostro parco è insufficiente. Basti pensare che se arriva un carico di carbone o di grano a Livorno, per esempio, e deve essere mandato a Trieste, magari per poi dirottarlo in Austria, io sono costretto a sospendere per due o tre giorni i carichi in tutte le stazioni del Compartimento della Venezia Giulia per mettere insieme il parco necessario ad effettuare quel carico. Da ciò è evidente la necessità di potenziare ed ammodernare il nostro parco rotabile.

Per quanto riguarda l'ammodernamento, noi dobbiamo portarci decisamente avanti e procurarci i mezzi necessari per soddisfare le esigenze della trazione elettrica, come pure dobbiamo togliere di mezzo quelle fumose locomotive di manovra a vapore che, poverette, stanno lì nelle stazioni a sbuffare per 24 ore di seguito per portare avanti ed indietro qualche carico, mentre oggi tutto il mondo moderno ha in uso i Diesel di manovra.

In sostanza, quindi, ci troviamo di fronte a un notevole problema di ammodernamento. Quanto ai Diesel debbo dire che ormai il problema della elettrificazione nel campo ferroviario internazionale è superato. Quando noi parliamo di fare nuovi impianti di elettrificazione, le altre Nazioni ci guardano come retrogradi e ci dicono che ormai il Diesel ottiene gli stessi risultati con un consumo minore, senza che si rendano necessarie tutte quelle installazioni costosissime che sono invece indispensabili per la trazione elettrica. Oggi tutto il mondo si è orientato in questo senso.

L'altro giorno il mio collega Hansen, ministro dei trasporti belga, mi diceva che ormai su tutta la rete del Belgio è in atto la trazione Diesel, così come avviene in America ed anche in Francia.

Orbene, in base a questo programma di ammodernamento e di potenziamento mi basta il disegno di legge in esame? Dico subito di no, e pertanto occorre che io proceda con una certa calma.

Non vi nascondo che ho dovuto superare non poche difficoltà, sia con il collega del Tesoro che con il collega del Bilancio. Essi dicevano: tu chiedi di destinare il 5 per cento, anzichè il 2,5 per cento, del bilancio dello Stato alle ferrovie, ma questo vuol dire aumento di *deficit*. Ed io di rimando: no, ed intanto intendo dimostrarvi cheno n è un aumento di *deficit*, in quanto tra i primi benefici che ne ricaveremo vi sarà una maggiore economia e l'aumento del traffico, che sicuramente si verificherà. Pensate, per esempio, che noi abbiamo dalle 300 alle 400 richieste al giorno di trasporto di carburante, ma non possiamo soddisfarle perchè non abbiamo cisterne sufficienti: ecco perchè, nel piano di potenziamento, è previsto l'acquisto di 300 cisterne. Pensate, per esempio, che un'altra sensibile economia si avrà con la trasformazione del riscaldamento da vapore ad elettrico, che per ogni carrozza comporta un risparmio di 150 mila lire all'anno.

Con tutti questi esempi, dopo lunghe discussioni, sono riuscito a convincere sia il Bilancio che il Tesoro, che questa operazione non è passiva, anzi attiva, indipendentemente dalle circostanze in base alla quali, come dicevo al senatore Porcellini, io mi trovo nella neces-

sità di dare ai viaggiatori maggiori e migliori servizi, con carrozze moderne, pulite, comode.

Mi è stato anche domandato se volevo dei prestiti, ed io ho risposto di sì, anche se in questo momento vorrei farne a meno. Proprio in questi giorni sto trattando un prestito di 10 miliardi per mettere a posto i nostri impianti automatici di segnaletica, ciò che ritengo di poter fare rapidamente, appunto attraverso un prestito a buone condizioni.

Quando sarà sottoposta all'approvazione del Parlamento la nuova legge di proroga per la Cassa del Mezzogiorno, vi troverete un articolo che ho concordato con il collega Campilli e che è stato anche approvato dal Governo, con il quale la Cassa del Mezzogiorno è autorizzata a dare delle somme a fondo perduto, senza rimborso, alle ferrovie dello Stato per il loro potenziamento.

Debbo aggiungere che prossimamente io sottoporrò al Senato e alla Camera un nuovo provvedimento riguardante l'armamento; perchè evidentemente è inutile rinnovare il parco se non si sistema prima l'armamento affinchè possa consentire più alte velocità commerciali, che rappresentano un altro segreto fondamentale per acquistare il traffico e per far concorrenza alla strada. Per esempio, nelle comunicazioni tra Roma e Napoli abbiamo vinto l'aereo dopo che in meno di due ore colleghiamo con due treni veloci le due città. Con ciò non intendo dire di far concorrenza all'aereo, ma evidentemente le Ferrovie possono acquistare molti viaggiatori diminuendo i tempi di percorrenza. Per esempio, pensate che oggi da Roma a Venezia con la « Freccia della Laguna » si va in 6 ore e 5 minuti; quando avremo messo a posto l'armamento e quando potremo realizzare maggiori velocità, impiegheremo meno di 5 ore sullo stesso percorso.

Alla sistemazione dell'armamento intanto sto provvedendo con il rinnovamento di 500 chilometri di linea all'anno, nei limiti delle nostre possibilità di bilancio, e spendiamo già 8 miliardi a questo titolo. Nonostante ciò, debbo dire che noi stiamo spendendo tutti gli anni addosso ad un malato: cioè quella quota di rinnovamento annuale sarebbe giusta se l'armamento fosse in condizioni tali da poter essere sistemato con le riparazioni normali. Invece occorre che innanzitutto questo malato riacquisti la salute: poi provvederemo alla normale manutenzione annuale. Per questo motivo io porterò ai miei colleghi di Governo una proposta di spesa straordinaria per un rinnovamento straordinario dell'armamento.

Anche il Piano Vanoni prevede un versamento di 80 miliardi in 4 anni a favore delle Ferrovie. Pochi giorni fa davanti al Comitato ristretto di Ministri che esaminano i problemi inerenti al Piano Vanoni ho esposto il piano delle ferrovie dello Stato ed ho illustrato quello che è il progetto per l'utilizzazione di questi 80 miliardi.

Io voglio dire agli onorevoli senatori che questo non è un punto di arrivo ma è un punto di partenza; parto, cioè, da questo primo provvedimento il quale mi consente fin da questo momento di mettermi in condizione di ordinare tutto insieme materiale ferroviario per 50 miliardi. E se veramente vogliamo ammodernare e potenziare le Ferrovie questo materiale io debbo averlo al più presto possibile per immetterlo in blocco nella rete. Ed io ho già predisposto tutto un programma che tiene conto delle esigenze equamente stabilite di tutta la rete ferroviaria dal nord al sud d'Italia.

Se potrò avere entro questo mese — e la Commissione dell'altro ramo del Parlamento mi ha assicurato l'immediato esame di questo disegno di legge — la legge che mi autorizza ad assumere impegni fino alla concorrenza di 50 miliardi, io vi assicuro che i primi di dicembre passeremo immediatamente le ordinazioni, mettendo così definitivamente in moto questo potenziamento e questo ammodernamento delle ferrovie dello Stato. (*Approvazioni*).

Tutto questo rappresenta non soltanto una viva soddisfazione personale, ma anche la gioia di poter dare lavoro a tanta gente che aspetta e di risanare la situazione di aziende che in questo momento attraversano una fase abbastanza difficile.

Ecco perchè vi prego di approvare questo disegno di legge, con la promessa da parte mia — che del resto risponde ad una esigenza del mio spirito e della mia volontà — che questo problema di ulteriore ammodernamento e potenziamento delle nostre Ferrovie in tutti i settori continuerà tenacemente sulla via della risoluzione più completa. E una volta che

avremo chiarito in sede di bilancio gli oneri aziendali, una volta che avremo potenziato e ammodernato le Ferrovie, io sono certo che il grave problema del nostro bilancio sarà molto migliorato e facilitato. Al riguardo io ho fatto delle previsioni che non vorrei oggi denunciare ma che sono molto ottimistiche. A conti fatti, quando tutto il problema che ho in mente sarà realizzato e risolto, credo che entro 4 anni il pareggio del bilancio ferroviario sarà senza dubbio una realtà. (*Approvazioni*). Infatti, secondo i calcoli che ho presentato e i conti che ho fatto l'altro giorno in rapporto al Piano Vanoni, gradualmente arriveremo nel 1960 ad un pareggio del bilancio ferroviario, che anzi, secondo le previsioni dei miei tecnici, dovrebbe addirittura presentarsi con un avanzo di 4 o 5 miliardi.

Comunque, quello che è certo e che vi posso assicurare è che sto compiendo uno sforzo diuturno, con la precisa convinzione di adempiere al mio dovere e di assolvere alla mia responsabilità, che è quella di dimostrare al Paese che questa grande azienda ferroviaria dello Stato è condotta con rigidi criteri di economia, nel senso di non fare delle spese inutili ed improduttive e di non spendere delle cifre che non abbiano un corrispettivo di utilità. Vi assicuro che io ho instaurato una vera e propria lesina per impedire le spese improduttive ed inutili e gli sperperi del pubblico denaro.

Con tutte queste considerazioni e per tutti questi motivi, ringrazio la Commissione se vorrà onorare con il suo voto favorevole il disegno di legge sottoposto al suo esame. (*Applausi*).

PRESIDENTE, *relatore*. Come relatore debbo prendere atto delle dichiarazioni molto lusinghiere fatte dall'onorevole Ministro, e come Presidente dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

A far tempo dall'esercizio 1957-58, l'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto, è stabilita in misura non superiore al 5 per cento dei prodotti del traffico.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per la costruzione di nuovo materiale rotabile e per lavori di miglioria al materiale esistente, da commettersi all'industria privata, fino a concorrenza della spesa complessiva di lire 50.000.000.000 (cinquanta miliardi).

Alla copertura degli impegni suddetti, si provvederà destinandovi, per cinque esercizi finanziari, a far tempo dall'esercizio 1957-58 e fino all'esercizio 1961-62, la somma annua di lire 10.000.000.000 (dieci miliardi) da prelevarsi sullo stanziamento che risulterà iscritto annualmente nella parte ordinaria del bilancio della stessa Amministrazione ferroviaria per il rinnovamento del materiale rotabile in virtù del precedente articolo 1.

MASSINI. In questo articolo, ed anche nel seguente articolo 3, si parla di « industria privata » alla quale dovranno essere commissionati i nuovi lavori. Io domando all'onorevole Ministro se con questa dizione si intende scartare le officine ferroviarie soltanto o anche le aziende I.R.I.

PRESIDENTE, *relatore*. Debbo farle presente, senatore Massini — ed è bene che sia messo a verbale — che nella tecnica ferroviaria italiana, ormai dal 1905 in poi, intendiamo per industria privata quella che non è propria delle nostre officine ferroviarie, nelle quali facciamo pure delle costruzioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La precisazione dell'onorevole Presidente è esattissima e perfettamente rispondente alla realtà.

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Art. 3.

Lo svolgimento dei lavori da commettersi all'industria privata ai sensi del primo comma dell'articolo 2 e i relativi pagamenti saranno regolati in guisa che a questi ultimi sia possibile far fronte, in ciascun esercizio, con le disponibilità risultanti dalle assegnazioni previste dal secondo comma dell'articolo stesso.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 » (1646) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammontare dei mutui per il completamento, raddoppio o adeguamento di autostrade statali che l'Azienda autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) è autorizzata a contrarre in applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. Il provvedimento di legge che giunge al nostro esame già approvato all'unanimità dalla Commissione dei trasporti dell'altro ramo del Parlamento, stabilisce che, in applicazione dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, l'A.N.A.S. contragga dei mutui per 50 miliardi di lire. I fondi relativi a questi mutui debbono servire, secondo la relazione che è stata presentata all'altro ramo del Parlamento, per il raddoppio della Milano-Bergamo-Brescia, della camionale Genova-Valle del Po e per il completamento della Genova-Savona.

I colleghi sanno che, quando è venuta in discussione la legge sulle autostrade, io non sono stato molto favorevole; debbo però dire che, con l'approvazione di quella legge, anche l'approvazione di questa legge si impone perchè non è pensabile, per esempio, che noi facciamo la Serravalle-Milano a due vie e lasciamo a metà la Serravalle-Genova, che facciamo a due vie la Brescia-Venezia e non raddoppiamo invece la Milano-Bergamo-Brescia. D'altra parte, mi sembra che la Genova-Savona sia in uno stato di lavori molto avanzato e che pertanto debba essere completata.

Quindi pregherei i colleghi di volere esaminare con la maggiore benevolenza la possibilità di approvare subito questo disegno di legge, perchè sia consentito al Ministro dei lavori pubblici e all'A.N.A.S. di eseguire le opere necessarie.

CAPPELLINI. Debbo far rilevare alla Commissione che c'è una contraddizione tra l'articolo 1 di questo disegno di legge e l'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, alla quale detto articolo si riferisce.

L'articolo 6 della legge n. 463 parla di fabbisogno finanziario « per la costruzione », a propria cura ecc., laddove l'articolo 1 del disegno di legge in esame dice che « i mutui previsti dall'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, possono essere contratti dall'A.N.A.S. per il finanziamento di opere di completamento, di raddoppio o di adeguamento di autostrade statali già esistenti ». Siamo quindi al di fuori dell'articolo 6 della legge n. 463 la quale prevedeva i finanziamenti per la costruzione e non solo per il completamento, il raddoppio ecc.

Ciò è importante alla luce di altre considerazioni che desidero fare. È all'ordine del giorno di questa Commissione un disegno di legge che porta la firma di parlamentari di tutti i settori, relativo alla costruzione dell'autostrada adriatica. È arcinoto quanto vive siano le pressioni da parte delle province interessate perchè si costruisca questa autostrada: si tratta di un'opera la cui esecuzione è da ritenere indilazionabile. In proposito ci furono anche assicurazioni precise del Ministro in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio finanziario 1956-57.

Se noi approvassimo il disegno di legge in esame così come è, senza lasciare una via aperta per l'utilizzazione dei fondi qui stanziati, anche per la costruzione di nuove autostrade, evidentemente ritarderemmo in modo grave la possibilità di trovare un ulteriore finanziamento per la costruzione della autostrada adriatica.

Ho avuto occasione di parlare della questione con l'onorevole Ministro, al quale osservai che l'articolo 1 del disegno di legge è al di fuori del quadro dell'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, ed egli mi disse: « modificate l'articolo, se lo ritenete opportuno ». Posso pensare che egli non sia contrario ad una modifica, anche se non mi sento di impegnare la parola del Ministro: posso però assicurare che la mia argomentazione non lo ha lasciato indifferente.

Propongo pertanto che l'articolo sia emendato per far sì che rientri esattamente nel quadro dell'articolo 6 della legge sulle autostrade, e cioè che vi siano inserite, prima delle parole « di completamento », le altre: « di costruzione ».

Voglio aggiungere qualche altra notizia. Recentemente ho presentato una interrogazione al Ministro delle finanze, per avere notizie sul gettito delle tasse automobilistiche, che furono aumentate quando approvammo la legge sulle autostrade, e per conoscere appunto l'entità della maggiorazione che allora accordammo. Ho chiesto in particolare l'ammontare del gettito per il secondo semestre del 1955 e l'ammontare previsto per gli anni dal 1956 al 1965 incluso, gli anni cioè che riguardano l'efficacia della legge sulle autostrade.

Nella sua risposta scritta l'onorevole Ministro delle finanze mi informa che nel secondo semestre del 1955 sono stati riscossi per tasse automobilistiche 10 miliardi e 800 milioni circa. Le previsioni per tale periodo, prima dell'entrata in vigore della legge 21 maggio 1955, n. 463 erano di circa 4 miliardi e 700 milioni e quindi la differenza in più è da riportarsi all'aumento predisposto con quella legge; vale a dire che, per sei mesi, si sono incassati sei miliardi in più. Pertanto è da ritenere che il maggior gettito proveniente dall'aumento delle tasse automobilistiche non sarà inferiore ai 12-15 miliardi all'anno. Quindi tutto il piano di costruzione delle autostrade è abbondantemente finanziato dagli aumenti che abbiamo apportato alle tasse automobilistiche, senza che si incida in alcun altro modo sul bilancio dello Stato.

Aggiunge il Ministro delle finanze che per l'anno solare in corso si prevede un introito di circa 37,4 miliardi, e che per gli anni seguenti fino al 1965 non è dato fare previsioni attendibili, perchè queste previsioni si dovrebbero basare su elementi incerti, primo dei quali è l'effettiva circolazione dei veicoli, e la categoria dei veicoli stessi. Tuttavia può presumersi un aumento medio di circa un miliardo all'anno.

Pertanto lo Stato introiterà una somma superiore a quella prevista per la costruzione delle autostrade.

Si tratta quindi di elementi significativi e importanti e non vedo perchè questa legge dovrebbe incidere solo per gli allargamenti e i completamenti. Forse il mutuo di 50 miliardi è insufficiente: si potrebbe fare di più. Non di meno si potrà cominciare con 50 miliardi, accogliendo al tempo stesso la proposta che io faccio, e che faccio soprattutto perchè in via di precedenza si costruisca proprio l'autostrada Bologna-Pescara per la quale sono già stati elaborati i progetti, per la quale c'è un disegno di legge che ha ottenuto l'adesione di tutti i Gruppi parlamentari, un disegno di legge del quale è a conoscenza l'onorevole Ministro, e che tutte le amministrazioni interessate conoscono. La proposta che io faccio, ripeto, consiste nel modificare l'articolo 1, togliendo la contraddizione in cui esso si trova nei confronti dell'articolo 6 della legge sulle autostrade il quale prevede la costruzione e non solo gli allargamenti e i completamenti.

TARTUFOLI. Evidentemente non posso non concordare in linea di massima con l'impostazione del senatore Cappellini. L'autostrada adriatica non è la strada di casa mia, ma una via di interesse nazionale, una via di vitale interesse. Se è stato giusto dar la precedenza alla autostrada del sole, è ora il momento di pensare alla autostrada adriatica. Già il traffico ferroviario lungo quella linea è caotico e difficile; a questo si aggiunga che la strada attuale è addirittura una vergogna, per il gran

numero degli incidenti che si verificano causa i continui attraversamenti di intere città; ogni due o tre chilometri abbiamo un grosso abitato, il che provoca conseguenze penose per la circolazione e mette in pericolo l'incolumità della popolazione, specialmente dei bambini.

Venite a Milano a vedere i treni interminabili che giungono dal sud lungo la linea adriatica: l'altro giorno, trovandomi nell'ultimo vagone, sono sceso fuori del marciapiede della stazione di Milano.

Pertanto concordo con le osservazioni del senatore Cappellini, specialmente se il gettito derivante dall'aumento delle tasse automobilistiche è dell'entità di cui qui si è parlato.

Nei confronti del disegno di legge posso assumere una diversa posizione, e chiedere al Governo: può l'onorevole Sottosegretario qui presente impegnare il Governo, perchè al più presto siano fatti gli adeguati stanziamenti per l'autostrada adriatica? In caso affermativo voterò a favore del disegno di legge, così come è. Con i cinquanta miliardi qui previsti si potrà intanto provvedere ad opere di grande urgenza, come ad esempio il raddoppio della Milano-Bergamo, una strada che non si può più percorrere, sulla quale non si può tentare un sorpasso, senza rischiare la pelle. Su questa proprio l'altro giorno ho avuto il mio quattordicesimo incidente stradale, e per fortuna me la sono cavata senza danni.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero fare osservare al senatore Cappellini che la sua obiezione relativa ad una presunta contraddizione tra l'articolo 1 di questo disegno di legge e la legge n. 463, cade ove si tenga presente l'articolo 1 della stessa legge n. 463.

CAPPELLINI. Le farò allora osservare a mia volta che il disegno di legge in esame si richiama in modo specifico all'articolo 6 della legge sulle autostrade.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario, per impegni precedentemente presi, deve lasciare la Commissione. Propongo pertanto che il seguito della discussione di questo disegno di legge prosegua la prossima seduta.

CAPPELLINI. Senza volere minimamente sottovalutare il prestigio e la competenza dell'onorevole Sottosegretario, chiedo che alla discussione di questo disegno di legge intervenga personalmente il Ministro dei lavori pubblici, che ha preso degli impegni con noi.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conglobamento delle retribuzioni dei fattorini telegrafici, procaccia, scortapieghi, scambisti e guardapprodi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (1659).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conglobamento delle retribuzioni dei fattorini telegrafici, procaccia, scortapieghi, scambisti e guardapprodi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore*. Il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire tratta del « conglobamento delle retribuzioni dei fattorini telegrafici, procaccia, scortapieghi, scambisti e guardapprodi della Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

Questi elementi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, per la particolare natura giuridica del loro rapporto di lavoro, non sono assimilabili alle altre categorie dei dipendenti di ruolo dello Stato. Pertanto si è reso necessario disciplinare, con il disegno di legge che discutiamo, il trattamento dovuto per conglobamento di competenze dal 1° luglio 1955. Questo disegno di legge è stato predisposto di intesa con il Ministero del tesoro, e tiene conto delle disposizioni legislative intervenute in materia. Per i fattorini telegrafici (compresi i provvisori) il trattamento è regolato dal decreto legislativo 19 aprile 1947, n. 466, e successive modificazioni ed integrazioni, in rapporto al numero degli oggetti mensilmente registrati. Procaccia, scortapieghi, scambisti e guardapprodi hanno una scrittura contrattuale *sui generis*, denominata « obbligazione personale », ed il

loro trattamento economico trova riferimento e disciplina in particolari disposizioni delle quali l'ultima è contenuta nel decreto presidenziale dell'11 luglio 1952, n. 767, emanato in attuazione dell'articolo 32 della legge 8 aprile 1952, n. 212.

Negli undici articoli, di cui è formato il disegno di legge, viene regolata tutta la materia.

L'articolo 1 fissa il nuovo trattamento economico dei fattorini telegrafici, in base al primo conglobamento dal 1° luglio 1955. Attualmente i fattorini percepiscono lire 10,70 per ciascuno dei primi 900 oggetti recapitati in un mese; lire 5,40 per gli oggetti recapitati oltre i primi 900, con un minimo fisso ragguagliato a 900 oggetti; inoltre riscuotono la indennità di carovita, il premio di presenza, l'assegno integrativo e l'assegno perequativo.

I primi tre emolumenti vanno conglobati dal 1° luglio 1955 nelle retribuzioni, e quindi la retribuzione unitaria per ciascuno dei primi 900 oggetti recapitati a lire 32,50, tenuto conto degli arrotondamenti.

Per gli oggetti recapitati in eccedenza al numero indicato, si è fissata l'aliquota unitaria di lire 7,50, elevandola così di una aliquota del 40 per cento circa.

L'Amministrazione delle poste e telegrafi ha creduto fissarla in questa misura, ritenendola adeguata, in considerazione del fatto che il recapito può essere effettuato anche durante le ore d'ufficio, e quindi non vi è una prestazione eccedente le ore d'ufficio.

L'articolo 2 riguarda i procaccia, gli scortapieghi, gli scambisti, ecc.

Per questi dipendenti che hanno ciascuno un personale rapporto di lavoro con l'Amministrazione, non si è potuta stabilire una particolare tabella di retribuzione, e si è soltanto elevata dal 1° luglio 1955 la retribuzione mensile lorda che risulti pari all'ammontare del trattamento economico da essi goduto al 30 giugno 1955.

Con gli altri articoli vengono fissate tutte le altre formalità che, per non tediare gli onorevoli colleghi, e per non ripetermi, discuteremo, ove occorra, nel corso dell'esame dei singoli articoli.

PORCELLINI. Ho notizia che alcune di queste categorie di dipendenti hanno sollevato l'obiezione che il disegno di legge in esame non è concepito nello spirito della legge delega. Essi affermano che le mansioni che svolgono non devono essere qualificate come mansioni ausiliarie, ma che dovrebbero essere invece classificate come mansioni esecutive.

Su questo punto vorrei un chiarimento dall'onorevole Sottosegretario.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. L'Amministrazione che rappresento sta preparando la nuova struttura interna per il personale, in conformità dei princìpi stabiliti dalla legge delega.

Questo personale, oggi classificato ausiliario, potrà poi passare nel ruolo esecutivo, ma per il momento si tratta di stabilire per queste categorie il conglobamento delle retribuzioni, in armonia appunto a quanto fissato dalla legge delega. Il disegno di legge ha carattere di urgenza, e questo provvedimento si è dovuto fare con legge particolare, non essendo stato compreso a suo tempo tra i decreti delegati. Aggiungo che il personale già riscuote gli acconti, tenuto conto della retroattività delle disposizioni al 1° luglio 1955.

Posso assicurare il senatore Porcellini che approvando queste disposizioni non si pregiudicano le rivendicazioni del personale per quanto concerne la loro classificazione.

CAPPELLINI. Dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La retribuzione dei fattorini telegrafici, compresi i provvisori, alle dirette dipendenze dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, stabilita ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1952, n. 767, è elevata, a decorrere dal 1° luglio 1955,

a lire 32,50 lorde per ognuno dei primi 900 oggetti recapitati in un mese ed a lire 7,50 lorde per ciascuno dei successivi.

(*È approvato*).

Art. 2.

La retribuzione mensile lorda dei procaccia, scortapieghi e scambisti, vincolati da obbligazione personale, e dei guardapprodi di cui al decreto legislativo 22 marzo 1948, n. 505, e successive modificazioni, è elevata, dal 1° luglio 1955, ad un importo tale che, dopo l'applicazione delle ritenute erariali, previdenziali ed assistenziali, risulti pari all'ammontare mensile netto del trattamento loro spettante al 30 giugno 1955 a titolo di retribuzione e assegni personali, di indennità carovita (escluse le quote complementari), di assegno integrativo di cui all'articolo 9 della legge 8 aprile 1952, n. 212, e di assegno integrativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 396.

La retribuzione mensile lorda di cui al precedente comma è arrotondata a lire 500 per eccesso.

(*È approvato*).

Art. 3.

Nei confronti del personale di cui ai precedenti articoli 1 e 2 sono soppressi a decorrere dal 1° luglio 1955:

a) l'indennità di carovita, escluse le quote complementari, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e successive modificazioni;

b) gli assegni personali in godimento alla data del 30 giugno 1955;

c) l'assegno integrativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 396.

Nei confronti del personale indicato al precedente articolo 2 è altresì soppresso a decorrere dal 1° luglio 1955 l'assegno integrativo di cui all'articolo 9 della legge 8 aprile 1952, n. 212.

(*È approvato*).

Art. 4.

Nel caso di cumulo del servizio di procaccia con quelli di ricevitore o portalettere, per una prestazione complessiva superiore a sei ore giornaliere, ai fini previsti dal precedente articolo 2 l'indennità di carovita spettante al procaccia al 30 giugno 1955 va computata limitatamente ai sottoindicati importi per ciascuna delle seguenti posizioni:

a lire 8.347 se il servizio di ricevitore o portalettere è di 2 ore giornaliere;

a lire 6.260 se il servizio di ricevitore o portalettere è di 3 ore giornaliere;

a lire 4.173 se il servizio di ricevitore o portalettere è di 4 ore giornaliere;

a lire 2.087 se il servizio di ricevitore o portalettere è di 5 ore giornaliere.

Nel predetto cumulo di servizi la prestazione di ricevitore o portalettere è, in ogni caso, da considerare preminente.

(*È approvato*).

Art. 5.

Al personale indicato negli articoli 1 e 2 sono corrisposte, a decorrere dal 1° luglio 1955, le quote di aggiunta di famiglia con l'applicazione delle norme di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 7.

La misura intera di dette quote spetta per i servizi che richiedano almeno sei ore di lavoro giornaliere.

Per i servizi che richiedano una prestazione inferiore alle sei ore giornaliere l'aggiunta di famiglia è ridotta a tanti sesti dell'intera quota quante sono le ore di lavoro.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il limite massimo di spesa per la stipulazione delle obbligazioni personali di cui all'articolo 17 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità delle

poste e dei telegrafi, approvato con regio decreto 8 maggio 1933, n. 841, e successive modificazioni, è elevato dal 1° luglio 1955 a lire 700.000 annue.

(*È approvato*).

Art. 7.

La retribuzione dei fattorini telegrafici, compresi i provvisori, stabilita dal precedente articolo 1, è elevata, a decorrere dal 1° luglio 1956, a lire 35 lorde per ognuno dei primi 900 oggetti recapitati in un mese ed a lire 9 lorde per ciascuno dei successivi.

Dalla stessa data è soppresso l'assegno perequativo di cui alla legge 11 aprile 1950, numero 130.

(*È approvato*).

Art. 8.

A decorrere dal 1° luglio 1956, la retribuzione mensile lorda del personale di cui al precedente articolo 2 è aumentata, rispetto a quella goduta al 30 giugno 1956, dell'importo dell'assegno perequativo fruito ai sensi della legge 11 aprile 1950, n. 130, e successive modificazioni, alla predetta data del 30 giugno 1956.

La retribuzione mensile lorda risultante dall'applicazione del precedente comma è arrotondata a lire 500 per eccesso.

Dalla stessa data del 1° luglio 1956, l'assegno perequativo di cui sopra è soppresso.

(*È approvato*).

Art. 9.

Per il periodo dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956 sono estese al personale di cui ai precedenti articoli 1 e 2, in quanto applicabili, le disposizioni dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e successive modificazioni.

A decorrere dal 1° luglio 1956, sono estese allo stesso personale, in quanto applicabili, le disposizioni dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

(*È approvato*).

Art. 10.

La tredicesima mensilità, spettante al personale di cui ai precedenti articoli 1 e 2 ai sensi del decreto legislativo 19 aprile 1947, n. 466, è commisurata ad una mensilità della retribuzione derivante dall'applicazione della presente legge, con esclusione di qualsiasi altro assegno.

(*È approvato*).

Art. 11.

Fermo il disposto dell'articolo 12, secondo comma, della legge 20 dicembre 1954, n. 1181, ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione della presente legge per l'esercizio finanziario 1956-57 si provvederà a carico del capitolo 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per tale esercizio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attribuzione di fondi a favore dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per sovvenzioni in dipendenza dei maggiori oneri derivanti dall'attuazione della presente legge.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conglobamento parziale e totale delle competenze dei ricevitori e portalettere dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (1660).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conglobamento parziale e totale delle competenze dei ricevitori e portalettere dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli senatori, per il conglobamento parziale e totale delle competenze dei ricevitori e portalettere dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, il decreto presidenziale del 17 agosto 1955, n. 767, ha disposto il par-

ziale accoglimento con effetto dal 1° luglio 1955 anche nei riguardi del personale dell'Amministrazione postale di cui discutiamo.

E questo personale, ai fini economici, è equiparato al personale subalterno di ruolo dell'Amministrazione medesima avente grado di commesso. È da considerare che questa equiparazione viene attribuita soltanto ai ricevitori e portalettere con prestazione di almeno otto ore giornaliere, determinata secondo i criteri stabiliti nel medesimo decreto del Presidente della Repubblica.

Per i restanti ricevitori e portalettere il trattamento economico è così fissato: per lo stipendio, tanti ottavi dell'intero trattamento, quante sono le ore di lavoro giornaliero riconosciute; per l'indennità carovita, l'intera quota al personale con prestazione giornaliera di almeno sei ore, oppure una quota ridotta a tanti sesti dell'intero quante sono le ore di lavoro riconosciute per il personale con prestazione giornaliera inferiore a sei ore.

La indennità di caro-vita base va considerata con lo stipendio.

Per evitare un sensibile danno a questa categoria di impiegati, danno che deriverebbe, a quelli con una prestazione riconosciuta inferiore ad otto ore giornaliere, dal fatto che gli ottavi del nuovo stipendio conglobato verrebbero a risultare inferiori alle retribuzioni cui detto personale aveva titolo prima del conglobamento, si è considerato opportuno di regolare in maniera particolare questa situazione.

Questo disegno di legge si compone di 8 articoli che, se del caso, illustreremo volta per volta.

Con questi chiarimenti, prego la Commissione di voler approvare il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura.

Art. 1

Ai ricevitori e portalettere di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1953, n. 543, sono attribuiti, a decorrere dal 1° luglio 1955, gli stipendi risultanti dalla Tabella *A*, e, a decorrere dal 1° luglio 1956, gli stipendi risultanti dalla Tabella *B*, allegate alla presente legge, vistate dal Ministro per il tesoro.

Do inoltre lettura delle tabelle *A* e *B*, allegate al disegno di legge:

TABELLA *A*

TABELLA DEGLI STIPENDI DEI RICEVITORI E PORTALETTERE A DECORRERE DAL 1° LUGLIO 1955

PRESTAZIONI GIORNALIERE	STIPENDI ANNUI						Anni richiesti per gli aumenti periodici
	iniziali	al 1° aumento	al 2° aumento	al 3° aumento	al 4° aumento	al 5° aumento	
Con 8 ore di servizio giornaliere	387.000	399.000	405.000	417.000	429.000	—	2
» 7 » » »	357.360	367.860	373.110	383.610	394.110	—	2
» 6 » » »	327.840	336.840	341.340	350.340	359.340	—	2
» 5 » » »	273.120	280.600	284.350	291.850	299.350	—	2
» 4 » » »	218.640	224.640	227.640	233.640	239.640	—	2
» 3 » » »	163.800	168.300	170.550	175.050	179.550	—	2
» 2 » » »	109.320	112.320	113.820	116.820	119.820	—	2

TABELLA *B*

TABELLA DEGLI STIPENDI DEI RICEVITORI E PORTALETTERE
A DECORRERE DAL 1° LUGLIO 1956

PRESTAZIONI GIORNALIERE	STIPENDIO INIZIALE	*NOTE*
Con 8 ore di servizio giornaliere	450.000	Gli stipendi indicati in tabella sono suscettibili di aumenti periodici biennali pari al 2,50 per cento dello stipendio iniziale.
» 7 » » »	414.000	
» 6 » » »	378.000	
» 5 » » »	315.000	
» 4 » » »	252.000	
» 3 » » »	189.000	
» 2 » » »	126.000	

Metto ai voti l'articolo 1 e le tabelle *A* e *B* di cui ho dato lettura.

(*Sono approvati*).

Art. 2

Per il personale di cui trattasi, a decorrere dal 1° luglio 1955, sono soppressi i seguenti emolumenti:

a) l'indennità di carovita, escluse le quote complementari, di cui all'art. 2 del decreto legislativo luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e successive modificazioni;

b) l'assegno integrativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1955, n. 23;

c) il premio di interessamento di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 20 novembre 1946, n. 725, e successive modificazioni.

A decorrere dal 1° luglio 1956, è anche soppresso l'assegno perequativo di cui alla legge 11 aprile 1950, n. 130, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

Art. 3

L'assegno personale di sede previsto dall'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e successive modificazioni, è concesso, a decorrere dal 1° luglio 1955, al personale di cui al precedente art. 1 ed è corrisposto per intero in caso di prestazione giornaliera di almeno sei ore; è ridotto a tanti sesti dell'intero, in proporzione al numero delle ore di servizio, in caso di prestazione di durata inferiore.

Nel caso di cumulo di servizi l'importo complessivamente corrisposto a titolo di assegno personale di sede non può superare quello determinato ai sensi del precedente comma.

(*È approvato*).

Art. 4

La tredicesima mensilità spettante al personale di cui al precedente art. 1 ai sensi del decreto legislativo 19 aprile 1947, n. 466, è pari ad un dodicesimo dell'importo annuo dello stipendio derivante dall'applicazione della presente legge, con esclusione di qualsiasi altro assegno.

(*È approvato*).

Art. 5

Al personale indicato al precedente art. 1, a decorrere dal 1° luglio 1955, sono corrisposte

le quote di aggiunta di famiglia con l'applicazione delle norme di cui all'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e all'art. 20 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 7.

La misura intera di dette quote spetta per i servizi che richiedano almeno sei ore di lavoro giornaliero.

Per le prestazioni inferiori alle sei ore l'aggiunta di famiglia è ridotta a tanti sesti della intera quota per quante sono le ore di lavoro.

(*È approvato*).

Art. 6

Sono estese al personale di cui al precedente art. 1, in quanto applicabili, a decorrere dal 1° luglio 1955, le disposizioni dell'art. 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, e successive modificazioni, e quelle dell'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 7; e, a decorrere dal 1° luglio 1956, quelle degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

(*È approvato*).

Art. 7

Ai fini della concessione degli aumenti periodici di stipendio spettanti al personale indicato al precedente art. 1, si tiene conto del servizio prestato con la stessa qualifica in qualsiasi sede successivamente al 1° luglio 1953.

Nel caso di modificazioni di stipendio derivanti da variazione nella prestazione oraria giornaliera, ai fini della concessione degli aumenti periodici, è utile, nella nuova posizione, l'anzianità di servizio già maturata.

(*È approvato*).

Art. 8

Fermo il disposto dell'art. 12, secondo comma, della legge 20 dicembre 1954, n. 1181, ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione della presente legge per l'esercizio finanziario 1956-57 si provvederà a carico del capitolo 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per tale esercizio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attribuzione di fondi a favore dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per sovvenzioni in dipendenza dei maggiori oneri derivanti dall'attuazione della presente legge.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.