

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 16 GIUGNO 1954

(15^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Soppressione della Gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) » (151) (Seguito della discussione):

PRESIDENTE	Pag. 237, 238, 242, 246
BUIZZA	240
CANEVARI, <i>relatore</i>	238, 243
CAPPELLINI	246
CROLLALANZA	241
FOCACCIA	240
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	244, 245
PORCELLINI	239
VACCARO	241

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollanza, Flecchia, Focaccia, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Vaccaro, Voccoli e Amigoni.

È altresì presente il Sottosegretario di Stato per i trasporti Mannironi.

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

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Soppressione della Gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) » (151).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge. « Soppressione della Gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) ».

Prima di riprendere la discussione, desidero rilevare la tendenza a voler far carico al Governo prima, e al Parlamento dopo, della lentezza con cui si prendono provvedimenti per la sistemazione della Gestione raggruppamenti autocarri malgrado che questa lentezza abbia delle serie giustificazioni.

Anche recentemente, autorevoli personalità, tra cui egregi nostri colleghi, hanno espresso al riguardo dei Ministri di altri Governi e dei Ministri attuali dei giudizi severi. È stato, cioè, scritto e detto che un Ministro — in questo caso potrei domandare la parola per fatto personale — fu titubante nel presentare al Parlamento un disegno di legge per la soppressione della G.R.A. Il Parlamento, cui, ad opera di un successivo Ministro, fu presentato quel disegno di legge, manifestò, esso pure, delle titubanze, tanto che il disegno, pur approvato dal Senato, rimase inoperante mancandogli l'approvazione della Camera. Il testo originario si ripropone oggi alla nostra approvazione. Desideravo però chiarire che la

lentezza non è dovuta ad inerzia, ma a ragioni ponderose che ci fanno meditare sul problema. Mi auguro che dalla discussione di oggi e da quelle che eventualmente faremo in seguito risulti un chiarimento di idee e di propositi per cui noi si possa, con sicura coscienza, procedere all'approvazione o alla modificazione di questo disegno di legge.

CANEVARI, *relatore*. Gli onorevoli colleghi hanno certamente presente la relazione che sull'argomento io feci alla Commissione nella seduta del 28 aprile ultimo scorso. Tale relazione è stata scritta da me dopo profonda meditazione, ritenendo essere mio precipuo dovere raccogliere tutti i dati possibili per illuminare su questo argomento nel modo più completo i membri della Commissione. Infatti l'argomento non è rilevante solo per la sua importanza economica e finanziaria dal punto di vista del bilancio dello Stato, ma esso è relevantissimo anche dal punto di vista sociale e politico, soprattutto politico poichè in queste ultime settimane di questo problema si è interessata la stampa e non spontaneamente, ma per iniziativa di uomini politici. L'importanza dell'argomento è evidente quando si pensi che da una parte vi è un ente che dovrebbe essere ritenuto indispensabile per il collegamento dei trasporti, vi è la necessità riconosciuta di sviluppare i servizi di cui oggi si dispone, correggendone gli errori e mettendoli in condizione di realizzare il coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia, e dall'altra c'è la constatazione dell'enorme *deficit* che la G.R.A. ha portato allo Stato. Ecco perchè nella mia relazione ho cercato di approfondire la situazione della G.R.A., di individuare le cause che hanno portato a questa situazione deficitaria e perchè, nello stesso tempo, ho ritenuto essere mio dovere far presente ai colleghi la opportunità, una volta eliminata la G.R.A., di risolvere il problema, che altrimenti rimarrebbe insoluto, del coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia. Ecco perchè la mia relazione conchiudeva con una proposta di rinvio al Ministro, il quale esaminati i problemi affioranti dalla relazione stessa, potrà dire se ritiene opportuno confermare la proposta che ha fatto con la presentazione del disegno di legge oppure fare altre proposte.

Ricordo infine che la 5^a Commissione, chiamata a dare il suo parere in proposito, si è mostrata contraria all'assorbimento del personale senza concorso ed è stata invece favorevole ad una proposta modificativa del disegno di legge sottoposto al nostro esame nel senso di dare la preferenza a questo personale, ma soltanto a parità di risultato di concorso; in quanto ritiene sia non solo ingiusto, ma pericoloso un precedente del genere perchè lo Stato si troverebbe quasi in obbligo morale di assorbire tutte le unità che si trovassero forzatamente disoccupate.

PRESIDENTE. Con la sua esauriente e molto motivata relazione, il senatore Canevari si propone di risanare l'azienda anzichè sopprimerla, dandole un compito adeguato che non è quello originario di sostituzione del servizio ferroviario, ma è quello di integrazione delle ferrovie.

La G.R.A. dovrebbe avere un bilancio attivo dopo essersi tolta gli oneri finanziari patrimoniali che le vengono dai residui della guerra e da tutta la situazione contabile che non tocca in modo essenziale la consistenza del patrimonio attuale.

Il senatore Canevari ha anche accennato a difficoltà di carattere procedurale per quanto concerne l'assunzione alle dipendenze dello Stato del personale della G.R.A. Mi corre l'obbligo, a tal proposito, di leggere il parere sul disegno di legge espresso dalla Commissione finanze e tesoro:

« La 5^a Commissione, mentre esprime parere favorevole relativamente alle norme sulla messa in liquidazione della G.R.A. e sulla liquidazione stessa che viene assunta a totale carico del Tesoro dello Stato, non può essere favorevole alle norme di cui agli articoli 9 e 10 del progetto di legge relativi alla sistemazione del personale mediante assunzione dello stesso da parte delle Amministrazioni dello Stato.

« Si tratta di personale che è regolato da contratto di impiego a tempo indeterminato per il quale col disegno di legge si prevede il pagamento della indennità di licenziamento maggiorata con una indennità speciale pari a sei mesi di stipendio e a 180 giorni di salario.

« Tale personale non può vantare quindi alcun diritto ad una assunzione tra le file dei

dipendenti statali, assunzione che si vuole avvenga entro i limiti dei bisogni, e per concorso. Per venire incontro ai dipendenti della G.R.A. potrà ammettersi a loro favore il diritto di preferenza nei concorsi che le singole Amministrazioni intendano aprire secondo le loro necessità, ma preferenza, a parità di merito nei concorsi e nulla più.

« Anche perchè con le immissioni in massa, come quella di cui al progetto, si contribuisce a perpetuare la pleora di personali non selezionati che costituisce uno dei mali della organizzazione statale e che impedisce di dare ai dipendenti dello Stato un trattamento più adeguato alle loro necessità, o si preclude la via alle carriere ed ai posti governativi ai giovani che legittimamente vi aspirano onde non si provvede in questo modo neppure ad alleviare la disoccupazione.

« Non va poi dimenticato che col sistema della concessione della indennità ai personali che non vengono assunti si favorisce l'esodo di quegli elementi che hanno maggiore attività e maggiore capacità riservando allo Stato gli elementi inerti e meno capaci.

« Aprendo i concorsi per tutti i posti disponibili senza riserve ed ammettendo un diritto di preferenza, a parità di merito, con esclusione, se si voglia, dei limiti di età per i funzionari ex G.R.A., si otterrà se si tratta, come sta scritto sulla relazione, di personali pratici e già esperti, lo stesso risultato, ma senza violare ancora una volta i principi fondamentali della buona amministrazione e della legislazione in materia ».

Io in definitiva penso che dovremmo sottoporre le osservazioni della 5^a Commissione e del nostro relatore al Governo per conoscere come esso crede di comportarsi in proposito.

PORCELLINI. Noi siamo d'accordo con le conclusioni dell'onorevole relatore; ci troviamo ad esaminare una gestione nata in uno speciale momento in cui le normali considerazioni commerciali non avevano valore e non è perciò possibile parlare esattamente di attivo o di passivo. Quando la G.R.A. è nata la massima preoccupazione era quella di far lavorare delle persone e quindi si può dire che, da un punto di vista strettamente economico, la G.R.A. è nata male. Si è avuta

infatti l'inflazione di personale in evidente contrasto con i principi e i risultati finanziari; ora, a quanto ho saputo dalla relazione, il Ministro ritiene che la funzione della G.R.A. sia esaurita. Io non sono di questa opinione perchè, pur considerando che la G.R.A. era nata soltanto per occupare del personale, non bisogna dimenticare che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve presto o tardi risolvere il problema del coordinamento « strada e rotaia ». Non ci si deve basare sui risultati disastrosi della gestione della G.R.A., che deve essere alleggerita in tutto il suo apparato mastodontico per poter diventare una azienda attiva o perlomeno non passiva. Bisogna tendere a creare una gestione che dia il primo avvio alla collaborazione tra strada e ferrovia.

D'altra parte quando si vede che una associazione di auto-trasportatori per conto terzi si preoccupa di mandare in giro circolari in cui si esprime il desiderio della soppressione della G.R.A., facilmente viene di domandarsi il perchè di questo desiderio. E' a mio parere la risposta è chiara: perchè ci sono interessi in contrasto; costoro non vogliono saperne della G.R.A. perchè in un prossimo domani essa potrebbe diventare un organismo capace di creare preoccupazioni agli eventuali concorrenti. Ora mi sembra che l'onorevole Canevari, con la sua scrupolosità, abbia messo bene in evidenza che quel che il Tesoro perderebbe con una eventuale liquidazione della G.R.A. lo potrebbe riavere in seguito. Penso che le pressioni che si fanno dai vari interessati per la soppressione della G.R.A. non siano soltanto di oggi, ma siano piuttosto la conclusione, la conseguenza di una lunga lotta; e penso che si sia proceduto alla nomina di un Commissario alla G.R.A. non per gestirla e migliorarla, ma per prepararne la liquidazione. Questa sarà una mia errata impressione, ma è una impressione che riceve conferma nel vedere come in questi giorni si agitano gli interessati alla soppressione della G.R.A. Vi sono molti interessi di terzi che possono venire danneggiati: sussiste il pericolo per costoro che una gestione statale di una G.R.A. rinnovata possa dare l'avvio ad una nuova politica dei trasporti funzionando da calmiera. In Italia vi sono dei consorzi di tipo parastatale: e molti di essi, per

esempio i Consorzi agrari, non hanno mai usufruito dei mezzi della G.R.A. Sembra un controsenso che le diverse gestioni a cui presiede lo Stato invece di collaborare nel reciproco interesse, vadano ciascuna per la propria strada. Per restare all'esempio in Italia i Consorzi agrari spendono somme enormi per i grandissimi quantitativi di merce che debbono trasportare in occasione degli ammassi; perchè non si servono dei trasporti della G.R.A.? Il nostro illustre Presidente ha parlato, in altra occasione, di stazioni di concentramento delle merci allo scopo di evitare la troppo bassa velocità attuale dei treni merci, a queste stazioni di concentramento delle merci dovrebbero convergere appunto i trasporti stradali. Niente di tutto questo è stato attuato. C'è anche il sistema delle casse mobili che funzionano egregiamente in altri Paesi; perchè da noi non funzionano? Perchè da noi non c'è nessun cliente a cui sia indirizzata una cassa mobile? Non c'è nessuno che abbia l'attrezzatura adatta per esse? Ho desiderato parlare in presenza del rappresentante del Governo perchè i Ministri interessati debbono conoscere anche quali sono i pareri dei singoli componenti le Commissioni parlamentari, su cui ricade gran parte della responsabilità di decisione.

Noi, e parlo a nome del mio Gruppo, siamo del parere che la G.R.A. non debba essere eliminata, ma riorganizzata, per svolgere un servizio con nuovi caratteri, come ho già brevemente accennato. Mi auguro che questo sia il punto di partenza della risoluzione integrale del problema rotaia-strada.

FOCACCIA. La G.R.A. è nata ammalata per diverse ragioni, sia per deficienza di materiali sia per inflazione di uomini. Credo che questa malattia non si possa curare mantenendo la G.R.A. così come è. Sappiamo bene che quando su un'imbarcazione ci sono delle incrostazioni, esse non vengono portate via facilmente, ma occorre mettere la nave in cantiere. Sono d'accordo con chi ritiene che un coordinamento ferrovia-strada ordinaria sia indispensabile e occorra provvedervi quanto prima, tenendo conto del grande sviluppo della viabilità ordinaria: infatti, specie con le grandi costruzioni delle autostrade è indubbio che una parte delle nostre ferrovie dovrà essere soppressa. Bisogna

tagliare inesorabilmente, senza pietismi, i rami secchi. Il coordinamento è indispensabile; ma ho i miei dubbi che esso possa essere fatto attraverso la G.R.A.; bisognerà creare un organismo *ad hoc*, serio, ordinato, preciso, economico, che magari assorba il personale della G.R.A. e dell'Istituto nazionale trasporti, il quale pure non funziona al cento per cento.

Rimettiamo il problema ad uno studio serio, approfondito, in modo che questo coordinamento fra strada e rotaia sia attuato attraverso un Ente che assorba G.R.A. ed I.N.T. creando qualcosa di nuovo. Non si può più andare avanti con i metodi attuali: anche le esigenze della clientela sono mutate; i cittadini vogliono spedire dalle loro stesse case. C'è bisogno di un organismo efficiente; c'è bisogno, per questo servizio, di uomini preparati ed efficienti.

Insisto perciò sulla necessità che il problema sia studiato a fondo. Ma bisogna che tale studio non si protragga per uno, due, tre anni, trascinandolo per lungo tempo questo *deficit* pauroso; è necessario cercare di far presto. Riconosco che non è facile, perchè, tra l'altro, esistono interessi di terzi, di tante aziende piccole e grandi, di cooperative funzionanti in alcune stazioni e così via. Interessi che occorrerà tener presenti, oltre naturalmente quelli dello Stato, perchè non si può gettare allo sbaraglio questa gente che ha sostenuto ingenti spese per centinaia e migliaia di automezzi.

In conclusione, il problema si dimostra di una gravità eccezionale, per cui non può essere risolto sopprimendo all'improvviso un Ente per crearne un altro non efficiente, ma deve esser studiato seriamente e rapidamente.

BUIZZA. Già nel 1952 il Senato prendeva la deliberazione, su proposta della nostra Commissione, di sopprimere la G.R.A. Tale deliberazione non ha avuto seguito alla Camera per il sopravvenuto scioglimento del Parlamento. Io ho votato in quella occasione per la soppressione della G.R.A. ed è mia intenzione di votare nuovamente per la sua abolizione.

Le considerazioni svolte dall'onorevole relatore, effettivamente, ci fanno riflettere. È evidente che nel bilancio dei Trasporti si rendono

necessarie determinate economie. In occasione della discussione del bilancio dei Lavori pubblici ho avuto modo di ricordare che da otto anni a questa parte ogni anno si tengono almeno tre Congressi di ingegneri, di tecnici, di specializzati, di rappresentanti di società che esercitano servizi di autolinee, al fine di studiare il problema della strada; ed ogni anno si votano numerosi ordini del giorno nei quali si chiede che una parte degli introiti derivanti dalle tasse sui veicoli, sui carburanti ecc. venga utilizzato per risolvere tale problema; ma il Ministero del tesoro esita. Questo è un punto fondamentale; non sappiamo ancora a quanto ammonterà quest'anno il disavanzo delle Ferrovie dello Stato, ma abbiamo ormai visto, dagli esercizi precedenti, che esso si è consolidato sui 40-50 miliardi annui. Di più, si pagano circa 30 miliardi per sussidi integrativi alle ferrovie in concessione. La spesa per l'integrazione del *deficit* si è ormai consolidata perciò sui 70-80 miliardi che, se potessero essere recuperati, sarebbero utilmente impiegati per la sistemazione delle strade.

Il Parlamento ha votato, nella passata legislatura, una legge, presentata dall'allora ministro Corbellini, sull'aggiornamento e potenziamento delle ferrovie in concessione e degli autoservizi pubblici. A questo proposito mi vien fatto di citare il seguente fatto. Non più tardi di un mese fa, percorrendo l'autostrada Brescia-Bergamo, mi son visto sbucare da un sottopassaggio una locomotiva che avrà pesato 30-40 tonnellate. Attaccate ad essa due carrozze, di cui una divisa in due reparti e la seconda destinata ai viaggiatori. Su tutto il convoglio ho contato tre persone: il capo treno, il fuochista ed il macchinista. Nessun altro.

Poichè le automotrici a disposizione sono insufficienti, si attaccano a rimorchio ancora i carri di sessant'anni fa; non solo, ma si concede a quella ferrovia di esercitare un servizio automobilistico che è inserito nell'orario ferroviario. Quella ferrovia costa un milione al giorno di sussidi integrativi. È possibile che noi continuiamo a spendere milioni in questo modo?

Non è così che si attua il coordinamento!

Si è detto che la G.R.A. è nata malata. Un malato guarisce sia per merito del medico e sia, soprattutto, per merito della propria rea-

zione. Nel nostro caso in dieci anni non si è trovato il medico, ma non si è verificata neppure alcuna reazione. La G.R.A. continua a languire; bisogna perciò darle il colpo di grazia.

Perciò, ripeto, di fronte ad una proposta di presentazione di un disegno di legge che riformi la G.R.A., voterò contro e resterò fermo nel concetto della soppressione, a meno che contemporaneamente non si proponga l'abolizione di un considerevole numero di chilometri di ferrovie in concessione che risultano assolutamente inutili.

VACCARO. Concordo con quanto hanno detto i senatori Focaccia e Buizza. Anch'io — coerentemente alla passata decisione — sono per la soppressione e chiedo che questa avvenga sollecitamente.

Considerando l'importanza che nella vita moderna deve avere il collegamento fra ferrovia e strada, chiedo, però, che parallelamente si studi il problema affinché, a sostituire la G.R.A. e l'Istituto nazionale trasporti, venga costituito un nuovo Ente.

Non sono comunque dell'opinione che un ente quale la G.R.A. possa ricostituirsi, dopo che è giunto a un disavanzo così disastroso.

Chiedo pertanto di sollecitare i lavori per completare l'esame del presente disegno di legge e che subito dopo il Governo ponga allo studio un nuovo provvedimento per costituire un ente che possa efficacemente provvedere alle nuove esigenze.

CROILLALANZA. Anche io ero orientato per la soppressione della G.R.A. visto particolarmente le risultanze finanziarie. Non nascondo però che, dopo aver avuto dei colloqui con Commissioni del personale della G.R.A. e dopo aver preso visione delle considerazioni esposte dall'onorevole Canevari, ho avuto ed ho delle perplessità, nel senso che ritengo prematuro di giungere alla soppressione della G.R.A. prima che si studi, come è stato prospettato da alcuni senatori, l'opportunità di creare, in rapporto al coordinamento fra strada e rotaia, un ente efficiente che possa assorbire il personale della G.R.A. e i suoi mezzi ancora efficienti.

Per cui, praticamente, ritengo che il Governo dovrebbe ritirare il provvedimento di legge sottoposto alla nostra Commissione e presentare in un periodo di tempo molto breve (e la Commissione potrebbe anche formulare una indicazione in questo senso, stabilendo, per esempio, un termine massimo di sei mesi) un nuovo disegno di legge che preveda l'assorbimento della G.R.A. e dell'U.N.T. in un nuovo istituto, che, tagliando i rami secchi, prenda da questi due enti quanto è rimasto di vitale e — a somiglianza di quanto fanno talune società private, le quali, a integrazione dei servizi ferroviari, hanno istituito dei servizi automobilistici per merci e viaggiatori — assolve alle funzioni che si profilano come essenziali per lo sviluppo tecnico dei trasporti e della motorizzazione in Italia.

Mi associo, quindi, a quanto hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto, modificando quello che era il mio atteggiamento iniziale decisamente favorevole alla soppressione della G.R.A.

PRESIDENTE. È evidente che la G.R.A. come una qualsiasi azienda industriale sentendo sospesa su di sé costantemente la spada di Damocle di una liquidazione, non ha preso iniziative, è decaduta ed è deperita dal punto di vista amministrativo non sapendo appunto quale fosse la sua sorte e non ottenendo fido per i finanziamenti.

Va però tenuto presente che in questa azienda opera un personale tecnico, dai trasportatori, ai meccanici, ai capi garage ecc., fornito di una particolare competenza nel settore dei trasporti e che non ha nessuna responsabilità nella decadenza dell'azienda che deriva da ragioni politiche e storiche. Convengo con coloro che affermano che l'azienda, come tale, vada comunque soppressa; ma non si può trascurare il problema degli uomini, i quali risultano idonei ad un determinato servizio in cui si sono specializzati e che verrebbero utilizzati — secondo il disegno di legge in esame — in mansioni differenti senza tenere conto della loro specializzazione; trascurando il personale dirigente e gli impiegati, sono circa mille le unità che verrebbero reimpiegate in questo modo.

La Commissione finanze e tesoro però si oppone, per ragioni formali, anche ad una utilizzazione di questo genere (che peraltro dal punto di vista tecnico non è molto soddisfacente). Di fronte ad una simile opposizione, non restano che due vie: o modificare il disegno di legge nel senso suggerito dalla Commissione finanze e tesoro, o rimettere la questione alla Assemblea.

Bisogna preliminarmente decidere quali funzioni si debbano assegnare a questo nucleo di persone, oggi male utilizzate da una azienda in decadenza. Il problema si pone in termini più generali. L'esempio delle ferrovie svizzere — le quali gestiscono direttamente un servizio automobilistico di trasporto e postale, sostituendo, dove era inefficiente, la rotaia con la gomma — dimostra che esistono possibilità di collaborazione tra gomma e rotaia senza la necessità di creare nuovi enti. Mi chiedo, in tal senso, se non sussista l'opportunità che la stessa Azienda, trasformata, sia messa nelle condizioni commerciali e tecniche di assolvere a servizi automobilistici come è stato fatto egregiamente nel dopoguerra nelle zone in cui le ferrovie erano interrotte. Ciò servirà soprattutto a spezzare l'attuale monopolio privato nei servizi autostradali. È noto infatti che la concessione porta fatalmente al monopolio. I privati impongono i loro prezzi ed il controllo risulta assai difficile.

Non sarebbe male se noi potessimo mettere in atto quello che presso a poco avviene per le aziende municipalizzate di Roma e di Milano, dove esistono due aziende elettriche, due società per l'acqua, ecc. con reciproco controllo dei prezzi; questa funzione di controllo potrebbero assolverla le Ferrovie dello Stato, entrando in concorrenza nel campo degli autotrasporti. L'Ispettorato civile dei trasporti in concessione obietta che, creando la concorrenza e venendo meno il privilegio, non è più possibile garantire il prezzo. Io, al contrario, affermo che il prezzo è proprio garantito dalla concorrenza. Perciò non sarebbe forse inopportuno che l'auspicato coordinamento si effettuasse ispirandosi a quello che avviene, come ho detto, in Svizzera, ed anche in Francia ed Inghilterra.

D'accordo quindi sulla necessità di sopprimere una azienda che è deperita, che da cin-

que anni non ha preso alcuna iniziativa, che è senza clientela ed il cui patrimonio sta andando in rovina; ma dovrebbe contemporaneamente farsi strada il concetto che la gomma e la rotaia non debbono essere mantenute separate, come avviene oggi, e che chi opera con la gomma deve poter essere in grado di svolgere anche il servizio sulla rotaia e viceversa. Questo concetto è fondamentale. Va poi rilevato che il servizio a gomma può essere svolto oltre che con il motore anche con il filo, come dimostra il magnifico esperimento sulla Salerno-Avellino, collegate attraverso una linea filoviaria extra-urbana di 70 chilometri.

Ritornando comunque al problema più particolare ribadisco che occorre studiare una soluzione soddisfacente onde temperare la necessità di assorbire il personale qualificato della G.R.A. e la pregiudiziale posta dalla nostra 5^a Commissione che oppone il principio secondo cui il personale statale deve essere assunto mediante concorso. Ora, benchè il titolo di studio e l'idoneità fisica siano già i requisiti per una necessaria selezione, la divergenza è certamente sostanziale perchè qui si tratta di personale di una azienda a struttura autonoma che dovrebbe passare ad una azienda a struttura governativa.

In conclusione, invece di invitare genericamente il Governo a studiare il problema, potremmo noi stessi, Commissione, dare un concreto contributo alla sua soluzione, esaminando a fondo la questione e proponendo dei suggerimenti concreti per l'organizzazione di questo nuovo servizio, di cui si sente la necessità, e per il conseguente assorbimento del personale specializzato.

CANEVARI, *relatore*. Rilevo innanzitutto che tutti ci siamo trovati favorevoli sulla necessità di dare l'avvio alla soluzione del problema del coordinamento e del collegamento dei trasporti su strada e su rotaia. Il collega Focaccia ha fatto delle considerazioni che, in sostanza, anche io avevo fatto. È giusto quel che egli dice, cioè che è molto difficile sanare un organismo che si trovi nelle condizioni della G.R.A. Però io, senza fare una proposta precisa, ho ritenuto di dover far considerare l'opportunità che la G.R.A., invece di essere sacrificata e soppressa, venga posta in condizioni di migliorare il suo servizio. Per-

chè ho fatto questa considerazione? Lo studio per l'attuazione di un altro Ente, quale è stato prospettato dal senatore Focaccia, ha poco a che vedere con la G.R.A. In definitiva il senatore Focaccia ha affrontato il problema del servizio pubblico su strada del collegamento di esso con la rotaia in tutta la sua complessità. Ma la questione che riguarda la G.R.A. è molto più semplice. Si tratta di rendere efficiente un servizio che attualmente è in parte soddisfacente e in parte notevolmente manchevole. Ciò premesso accetto le considerazioni del senatore Focaccia, che devono essere sottoposte ad un attento esame da parte del Governo, ma mi affretto ad aggiungere un rilievo di ordine politico non privo di importanza e cioè che non si può sciogliere la G.R.A. senza contemporaneamente far sapere con che cosa si intende sostituire il sia pur modesto servizio che essa attualmente svolge. Non penso minimamente che la G.R.A. si trovi in condizioni di trasformarsi in un grande organismo che assolva il servizio dello Stato su strada; non commettiamo però l'errore opposto di scioglierla *sic et simpliciter*, trovandoci poi costretti, per non lasciare disoccupato il personale, a farne un regalo allo Stato pur sapendo che esso è, di massima, inadatto ai nuovi compiti a cui verrebbe chiamato.

Invitando invece il Ministro a presentarci nel più breve tempo possibile, cioè fra cinque o sei mesi, un progetto di costituzione di un nuovo ente che assorba la G.R.A. e con essa altri servizi, si avrebbe la base per approvare anche la soppressione della G.R.A.

D'altra parte va rilevato che il malcontento verso la G.R.A. di cui si è fatta eco certa stampa, deriva quasi tutto da coloro che si sentono danneggiati dalla concorrenza o perlomeno dai limiti che la G.R.A. pone alle loro tariffe, le quali non sono garantite da nessuno e, come è stato rilevato, sono imposte come in un vero regime di monopolio.

Insisto perciò nella mia proposta di invitare il Ministro a rivedere il presente disegno di legge tenendo conto delle nostre considerazioni, e a metter allo studio la creazione di questo nuovo servizio, diminuendo il *deficit* della G.R.A. e conservando al nuovo ente il personale di quest'ultima la cui esperienza non va perduta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'argomento che forma oggetto del presente disegno di legge è certamente grave e complesso.

Debbo dire subito al relatore, senatore Canevari, che il Ministro ha fatto oggetto di viva attenzione e di molto studio la relazione che egli ha redatto; ed anzi aggiungerò che ha convocato una piccola Commissione di tecnici, di funzionari, alla quale ho avuto l'onore di partecipare, per riesaminare il problema alla luce degli elementi che nella relazione erano contenuti. Senonchè sono spiacente di dover dire che, nonostante tutte le osservazioni contenute nella relazione, purtroppo non si è potuti addivenire ad una conclusione diversa da quella che era stata prospettata nel disegno di legge sottoposto all'esame della Commissione. Il Governo, cioè, ritiene che non si possa fare a meno di addivenire alla soppressione della G.R.A. Vorrei qui far presente che i concetti svolti dagli onorevoli senatori intervenuti nella discussione vanno, a parer mio, precisati, perchè ritengo che un conto sia la sistemazione o la liquidazione della G.R.A., ed un altro conto sia lo studio del problema relativo alla istituzione di un altro ente che collabori con i servizi ferroviari e li coordini con il resto degli auto-trasporti nell'interesse del pubblico servizio.

Ora, onorevoli senatori, credo che non possiate fare a meno di vedere la questione prima di tutto sotto un profilo economico. Avete tutti riconosciuto che la G.R.A. è un'azienda nata ammalata e che la sua malattia è gravemente peggiorata nel corso degli anni fino ad arrivare ad una situazione di passività che si aggira, secondo un conto che mi ha dato recentemente il Commissario della G.R.A. stessa, sui 6.444.000.000. Passività che si va mano mano tanto più aggravando quanto più si ritarda la sistemazione di questo ente, perchè, per esempio, secondo le previsioni fatte per il 1954, il bilancio si dovrebbe chiudere quest'anno con altri 350 milioni di passivo, e protraendo ancora oltre la sistemazione dell'ente, la passività continuerà ad aumentare.

Chi ha la maggiore preoccupazione della sistemazione della G.R.A. è il Tesoro, perchè è già esposto alla responsabilità di intervenire per sistemare le passività finora maturate e

si preoccupa di quelle che potranno formarsi per l'avvenire, nè le prospettive tracciate dal relatore, senatore Canevari, in riferimento all'attività futura della G.R.A., sono tali da tranquillizzarlo. Infatti quando si dice, con lo stesso relatore, pagate tutte le passività esistenti, riducete il personale, risanate l'azienda e contemporaneamente rimodernatela bisogna contemporaneamente tener presente che per far questo occorre una spesa di altri 300 milioni; di ciò lo Stato si preoccupa perchè non è possibile continuare a fare inalazioni di ossigeno ad un'azienda già morta o moribonda e che non dimostra di avere in sè le sorgenti di forza sufficienti per continuare a vivere senza ottenere altri fondi dallo Stato.

Tutto il resto può essere superato, e soprattutto può essere superato l'aspetto sociale del problema, che immagino sia quello che dà agli onorevoli senatori la maggiore perplessità. A questo proposito la situazione del personale a tutt'oggi è questa: sono in servizio ancora circa 800 unità. Non si devono nutrire preoccupazioni per la sistemazione di queste 800 unità, perchè coloro i quali preferiranno restare ancora in servizio anzichè avere la liquidazione prevista dal disegno di legge, potranno essere utilizzati, in quanto in parte potranno essere assorbiti dall'Ispettorato della motorizzazione — il quale, mentre prima era disposto ad assorbire 100 unità, adesso è disposto ad assorbirne 200 — in parte dall'Istituto nazionale trasporti e in parte dall'Amministrazione delle ferrovie, la quale, nel bandire gli ultimi concorsi, ha riservato circa 800 posti proprio per assorbire gli elementi resi disponibili dallo scioglimento della G.R.A. Ora l'onorevole Presidente ha rilevato — e lo ha sottolineato anche l'onorevole Canevari — che di fronte a queste prospettive, cioè di fronte al progetto di assorbimento delle 800 unità da parte delle Ferrovie dello Stato e di altri enti, è sorta l'opposizione della Commissione finanze e tesoro. Desidero rilevare a tale riguardo che l'opposizione fatta dalla 5^a Commissione non è quella prevista dall'articolo 31 del Regolamento del Senato, il quale dice all'ultimo capoverso: « Quando la Commissione finanze e tesoro esprima parere scritto contrario all'approvazione di un disegno di legge che importi nuove e maggiori spese e sia assegnato in sede

deliberante ad altra Commissione permanente, motivando la sua opposizione per la mancanza della copertura finanziaria prescritta dall'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione, il disegno di legge è rimesso alla discussione e votazione del Senato, qualora la Commissione competente per materia non concordi col suddetto parere». Ora in questo caso la Commissione finanze e tesoro non ha opposto la mancanza della copertura finanziaria a norma dell'articolo 81 della Costituzione, ma si è invece preoccupata di un aspetto di merito del disegno di legge, e cioè che non si possono immettere nell'Amministrazione dello Stato nuovi impiegati senza regolare concorso. Di fronte a quest'opposizione la Commissione, a parer mio, può continuare, se lo crede, per la sua strada e dissentire dal parere della 5^a Commissione senza l'obbligo di rinviare il disegno di legge in Assemblea. Comunque in merito alla sostanza dei rilievi della 5^a Commissione desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli senatori sul fatto che esistono precedenti in materia; per esempio quando si è addivenuti allo scioglimento della U.P.S.E.A., 2.300 di quelle unità furono immesse nell'Amministrazione statale, nei Ministeri dell'agricoltura e delle finanze, senza ricorrere alla formalità del concorso e vi furono immesse per effetto di una legge che Senato e Camera votarono. Il richiamo della 5^a Commissione, richiamo di carattere generico costituzionale, a parer mio può essere quindi superato perchè è stato superato già in altre precedenti occasioni. Quindi se le perplessità degli onorevoli senatori derivano soprattutto dall'aspetto sociale del problema, prego di considerare che questi impiegati non saranno gettati sul lastrico, e che, anzi, tutte le unità che oggi fanno parte della G.R.A., dopo il suo scioglimento, se vorranno essere riutilizzate lo potranno e si cercherà anche, per le categorie esecutive, di assegnarli a posti che prevedano delle qualifiche idonee alla loro preparazione tecnica. Del resto in un ordine del giorno a suo tempo presentato dalle categorie interessate si chiedeva soprattutto che fosse aumentato il numero degli aiuti macchinisti per dare modo precisamente ai molti autisti, impiegati nella G.R.A., di poter essere agevolmente utilizzati senza co-

stringerli a fare dei passaggi bruschi diventando da autisti, ad esempio, cantonieri. Ora anche su questa via l'Amministrazione delle ferrovie è disposta a venire incontro, raddoppiando il numero dei posti che aveva reso disponibili nella tabella allegata al disegno di legge.

In conclusione, se la Commissione lo ritiene opportuno, il problema può essere messo meglio allo studio sotto questo profilo, non escludendo che successivamente o anche contemporaneamente si possa studiare l'altro problema fatto presente dall'onorevole Focaccia e fatto suo dall'onorevole relatore e da altri senatori, quello cioè del coordinamento degli autotrasporti col servizio ferroviario. Vorrei ricordare che già esiste l'Istituto nazionale trasporti e, per quello che io so, funziona bene (*commenti*); è una gestione sana, perchè procede con criteri privatistici. È un'azienda industriale in cui è cointeressato lo Stato che ne è azionista quasi esclusivo, però l'Azienda è condotta con criteri economici, per cui lo Stato non assume delle responsabilità e non è costretto ad intervenire per sanare delle passività. Ora, se la Commissione crede, può sottoporre al Governo l'opportunità di ristudiare questo problema o di migliorare l'Istituto nazionale dei trasporti o di allargarlo e di vedere quali altre possibilità sussistano per migliorare questo servizio. Mi pare però che tutto ciò non esima la Commissione dalla necessità di consentire lo scioglimento della G.R.A. soprattutto per l'aggravarsi delle sue passività e della sua situazione finanziaria di cui ultimo esempio che risale a pochi giorni fa è una lettera dell'Istituto della previdenza sociale, il quale fa sapere che il credito che esso ha per contributi previdenziali verso la G.R.A. è arrivato fino ad ora, salvo errore, a 52.119.246. Tutte queste passività naturalmente aumentano di giorno in giorno fino a tanto che la G.R.A. continua a funzionare come funziona.

Tutto ciò premesso, non ho difficoltà a riferire al Ministro dei trasporti quello che gli onorevoli senatori hanno dichiarato e sottoporgergli di nuovo i problemi in discussione; però ritengo che il Governo non potrà tornare indietro rispetto alla richiesta che ha già formulato, col disegno di legge in esame.

CAPPELLINI. Non so che cosa si possa pretendere dai funzionari dirigenti un ente come la G.R.A. da lungo tempo sempre sotto la minaccia di essere soppressa; faccio dunque delle proposte concrete di miglioramento anche al fine di arrivare ad una riduzione di costi. Ho ascoltato le dichiarazioni del Governo, attraverso la parola dell'onorevole Sottosegretario sulle cui conclusioni però non sono d'accordo, e tenuto conto della ampia discussione svoltasi in questa Commissione ed alla quale hanno partecipato autorevoli parlamentari suoi membri, propongo di procedere alla nomina di una Commissione di studio di ben definita composizione, che elabori un progetto di legge sostitutivo di quello presentato dal Governo, con l'incarico di presentare i risultati di questo studio nel giro di alcuni mesi, sei ad esempio, o anche meno.

PRESIDENTE. Come già altra volta noi, nel nostro ambito, abbiamo nominato, non ufficialmente, una Sottocommissione per prendere contatti con i rappresentanti del Governo allo scopo di facilitare poi la discussione di argomenti complessi in Commissione, così propongo che, senza una nomina formale, sia

lasciata al Presidente la possibilità di riunire alcuni membri della Commissione, in maniera che nelle nostre consultazioni, insieme con il Governo, si possano studiare i suggerimenti e le modifiche da apportare al disegno di legge. Ognuno poi prenderà la sua posizione e le sue responsabilità e deciderà come meglio crederà.

CAPPELLINI. Sono d'accordo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Raccomando all'onorevole Presidente e alla onorevole Commissione di definire la questione il più presto possibile.

PRESIDENTE. Propongo di rimandare la discussione del presente disegno di legge ad altra seduta. Se non vi sono osservazioni così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 11,55.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari