

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 1955

(56^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Passaggio tra le strade statali della strada nord del monte Grappa » (831) (D'iniziativa dei deputati Riva ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 949, 952
CAPPELLINI	951
CARON, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	950, 951
CERABONA	951
CROLLALANZA	951
PORCELLINI	950
TERRAGNI, relatore	949, 951

« Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alle piante organiche del personale di gruppo A degli uffici delle Ferrovie dello Stato » (903) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, relatore	944, 948, 949
ANGELINI, Ministro dei trasporti	945, 948, 949
CAPPELLINI	949
CROLLALANZA	947

FOCACCIA	Pag. 947, 948
MASSINI	946
PORCELLINI	946

Saluto al senatore Focaccia e al Ministro dei trasporti Angelini:

PRESIDENTE	943
FOCACCIA	944
MASSINI	944

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flechia, Focaccia, Massini, Molinari, Pasquali, Porcellini, Sanmartino, Tartufoli, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Caron, per l'agricoltura e le foreste Vetrone e per la marina mercantile Terranova.

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

Saluto al senatore Focaccia
e al Ministro dei trasporti Angelini.

PRESIDENTE. Questa mattina mi corre innanzi tutto l'obbligo di porgere due saluti.

Il primo al collega professore Focaccia che è ritornato oggi tra noi dopo una grave e lunga malattia. Ricordo che ebbi dalla Commissione l'incarico di portare a lui i più cordiali auguri di pronta guarigione nel momento più critico della sua malattia, ed oggi possiamo con molta soddisfazione vedere che la sua salute è rifo-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 56^a SEDUTA (28 settembre 1955)

rita come i nostri insigni medici ci hanno confermato. Gli auguriamo una lunga attività per il futuro.

MASSINI. In questo caso non esiste opposizione...

PRESIDENTE. In secondo luogo è mio desiderio rivolgere un saluto al nuovo Ministro dei trasporti, onorevole Angelini, il quale per un certo numero di anni è stato il nostro collaboratore nell'altro ramo del Parlamento, quale Presidente della VIII Commissione permanente della Camera dei deputati. Mercè la sua collaborazione ci è stato possibile elaborare delle leggi in modo tale da ridurre al minimo i passaggi da una Camera all'altra. E mi è gradito ricordare altresì che io ho avuto l'onorevole Angelini quale apprezzato membro della Commissione legislativa della Costituente quando ero Ministro dei trasporti. Oggi il Ministro è lui e sono sicuro che la passata collaborazione continuerà sotto altra forma. Sono lieto di dargli il benvenuto tra noi nella piccola famiglia della 7^a Commissione permanente del Senato.

FOCACCIA. Desidero esprimere il mio ringraziamento al Presidente ed a tutti i membri della Commissione per la loro cortesia e per la profonda cordialità con cui hanno seguito la mia grave malattia.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alle piante organiche del personale di gruppo A degli uffici delle Ferrovie dello Stato » (903).

PRESIDENTE. *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, concernente modificazioni di carattere transitorio alla piante organiche del personale di gruppo A degli uffici delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, del quale do lettura:

Articolo unico.

Il termine per il totale riassorbimento delle unità di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 178, previsto al 31 dicembre 1955 dall'articolo 2 dello stesso decreto, è prorogato al 31 dicembre 1958.

Il riassorbimento stesso dovrà essere effettuato in modo che la eccedenza rispetto alla pianta di cui all'allegato 1 del regio decreto 12 ottobre 1942, n. 1210, venga eliminata in ragione di ventiquattro posti entro il 31 dicembre 1954, di ventiquattro posti entro il 31 dicembre 1955 e di trentadue posti ogni anno entro il 31 dicembre degli anni 1956, 1957 e 1958.

Io stesso, per questo disegno di legge, fungerò da relatore.

Si tratta di un provvedimento, onorevoli colleghi, che pur trattando di personale, come voi sapete, non tocca la materia specifica della legge-delega. Dico questo perchè tanto il Governo che la Presidenza della nostra Assemblea desiderano tenere accantonati i disegni di legge che toccano la riforma burocratica.

Questo provvedimento richiede la proroga di un termine di una legge precedente che fu esaminata all'epoca in cui ero al Ministero dei trasporti.

Si tratta di questo: durante la ricostruzione ferroviaria abbiamo aumentato le piante del personale dirigente del gruppo A; perchè le abbiamo aumentate? Come dicevamo allora, nella relazione presentata al Consiglio dei Ministri dell'epoca, vi era bisogno di aver un nucleo di tecnici che facessero dei progetti, dei collaudi ecc. per quell'opera di ricostruzione patrimoniale per cui la dirigenza non era adatta, in quanto era commisurata alla normale amministrazione di un patrimonio già costituito. Ed abbiamo allora aumentato di 158 elementi questo gruppo di funzionari prevedendo che tale aumento di pianta potesse essere riassorbito in un periodo di tempo commisurato a quello della ricostruzione.

Eravamo forse troppo ottimisti allora e non abbiamo previsto che la necessità di avere dei dirigenti idonei va aumentando nel tempo, perchè il complesso tecnico della azienda delle Ferrovie dello Stato è aumentato. Apparati centrali, blocchi automatici, e via di seguito: tutte tecniche in cui si richiedono collaudi, progetti, ingegneri. E così pure impianti di trasmissione elettrica, aumento dell'elettrificazione e taccio di altre cose.

Non vorremmo quindi oggi trovarci nell'amministrazione ferroviaria come ci siamo trovati spesso nella Amministrazione dei lavori pubblici, nella quale si ha una deficienza di dirigenti. Se c'è infatti un difetto che abbiamo sempre criticato è proprio la scarsità di funzionari qualificati in questa importante branca dell'Amministrazione dello Stato.

Con il provvedimento al nostro esame si chiede in sostanza una proroga a quel termine allora stabilito e che scade alla fine di questo anno. Se questo provvedimento non fosse approvato, dovremmo depauperare l'Amministrazione ferroviaria di 158 funzionari, il che recherebbe un grave nocumento ad una azienda come questa. È per tale motivo che il Ministro dei trasporti chiede una proroga al 31 dicembre 1958 del termine previsto per il riassorbimento di questi funzionari.

Dal punto di vista puramente economico vorrei far presente che l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha visto il personale ferroviario, che era all'epoca della ricostruzione, di 185 mila persone, ridursi nel 1954 a 150 mila persone. Abbiamo così avuto una riduzione di circa 30 mila unità.

Quindi se chiediamo la proroga per 158 dirigenti manteniamo il prestigio dell'azienda e non portiamo in sostanza un grande onere all'Amministrazione stessa.

Comunque la proroga del termine è opportuna anche perchè, se non fosse accordata, noi metteremmo l'Amministrazione delle ferrovie in condizione di non poter fare promozioni quest'anno e nemmeno in quelli successivi. Ora il problema del prestigio degli uomini che hanno delle responsabilità non deve essere trascurato. La possibilità di conseguire determinati posti anche ai fini della pensione è senza dubbio una cosa importante. Come si vede, quindi, questa

proroga è urgente anche per dare al nostro Ministro la possibilità di fare 158 promozioni di più, cosa che ora non può fare.

È mia impressione pertanto che non ci debbano essere difficoltà nell'approvazione di questo articolo unico, sia perchè economicamente incidiamo in un settore di spese che sono in diminuzione, sia perchè vogliamo che il complesso degli elementi dirigenti, di cui lamentiamo sempre la scarsità, sia ulteriormente potenziato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Desidero fare una osservazione. In sostanza questo personale non solo serve per completare la ricostruzione delle ferrovie italiane, ma anche per la esecuzione delle opere straordinarie, per le opere di elettrificazione e per le opere previste per il Mezzogiorno. È insomma un volume ingente di opere in atto che stanno realizzandosi per un maggior potenziamento del traffico ferroviario.

C'è poi un'altra considerazione da fare, che cioè il disegno di legge prevede lo smobilizzo di questo personale in relazione al realizzarsi delle opere di ricostruzione. Abbiamo infatti detto che il riassorbimento dovrà essere effettuato in modo che la eccedenza rispetto alla pianta organica di cui al decreto del 1942 venga eliminata in ragione di 24 posti entro il 31 dicembre 1954, di 24 posti entro il 31 dicembre 1955 e di 32 posti ogni anno entro il 31 dicembre degli anni 1956, 1957 e 1958.

Quindi la proroga che si chiede è una proroga che in parte si rende inutile perchè una parte del personale è già stata riassorbita; abbiamo cercato di proporzionare la disponibilità del personale alle funzioni che questo personale deve assolvere nelle opere di ricostruzione.

Io non sono tanto sicuro che proprio entro il termine previsto questo personale possa essere messo fuori dei servizi cui attualmente è adibito. Questo lo vedremo; certo è che ho sentito che il problema del personale dirigente delle ferrovie dello Stato si fa sempre più acuto, perchè questo personale si rende sempre meno disponibile; è questo un problema di cui a suo tempo dovremo parlare, in sede di miglioramento qualitativo del personale.

PORCELLINI. Sono d'accordo sulla necessità di accordare questa proroga del termine, perchè il riassorbimento di 158 elementi porterebbe per forza il danno di terzi che sono in attesa di eventuali promozioni. Ora domando se tutti coloro che sono stati assunti, se tutti i 158 funzionari intendano rimanere nelle ferrovie dello Stato, in quanto, come ha detto anche il signor Ministro, noi, come in tutti i Ministeri tecnici, abbiamo anche in quello dei trasporti una carenza di elementi qualitativi. Questa è una piaga della burocrazia italiana che credo dipenda esclusivamente dalle condizioni economiche che vengono fatte ai giovani, che sono costretti a concorrere nelle Ferrovie quando non sanno dove andare, per cui i migliori purtroppo si incamminano verso altre strade. Non che io dica che nelle Ferrovie o nel Ministero dei lavori pubblici prendano posto esclusivamente gli scarti, ma certo non i migliori.

Questo non è un problema esclusivo dei Ministeri ma è un problema che si ripercuote nelle provincie; basta pensare al genio civile, ai provveditorati alle opere pubbliche, ai comuni, che quando fanno un concorso o vedono che questo va deserto o sono costretti a trovare qualche rimedio perchè i giovani concorrano.

Ora, se noi vogliamo ovviare a questa carenza di elementi qualificati dobbiamo risolvere il problema economico; perchè quando ad un giovane che ha studiato fino a 30 anni per conseguire una laurea in ingegneria si danno degli emolumenti irrisori, si comprende bene come questo giovane non sarà certo attratto ad intraprendere una carriera in queste amministrazioni.

Poichè sono in argomento e si parla di riassorbimento di personale, vorrei aggiungere una osservazione. Oggi è venuta fuori la cifra esatta delle diminuzioni di personale nella amministrazione delle ferrovie, quello che cioè noi dicemmo molte volte in sede di discussione del bilancio dei trasporti. Gli appartenenti alla amministrazione delle ferrovie sono 150 mila: in considerazione dell'aumento del traffico e della maggiore attività che si svolge in tutto il ramo ferroviario questi 150 mila elementi sono, per me, insufficienti. E dico questo non per voler gonfiare l'amministrazione dello Stato di elementi nuovi, ma perchè bisogna dare ai ferrovieri il modo di godere di quelle previdenze

che tutti hanno e in particolar modo dei congedi. Ci sono congedi che non vengono concessi, ore straordinarie che non vengono pagate, ci sono ferie che da anni si attendono. Cose, secondo me, che bisogna eliminare, perchè fuori delle porte dei Ministeri abbiamo 600-700 mila giovani che sono in attesa di una prima occupazione.

Per questi motivi chiederei che il signor Ministro, che ha messo il dito sulla piagha, veda di risolvere un problema come questo che è molto grave per la nostra Nazione.

MASSINI. Prima di entrare in argomento voglio anche io salutare la presenza dell'onorevole Ministro e in particolare farmi eco delle speranze di tutto il personale ferroviario che fida molto sulla capacità intrinseca del nuovo titolare del dicastero dei trasporti al fine di risolvere annosi problemi che sono ancora sul tappeto.

Quanto al disegno di legge in esame le organizzazioni sono d'accordo; sono infatti anche esse pessimiste circa la possibilità di una immediata futura eliminazione di questi elementi. Infatti, come giustamente ha detto il signor Ministro ed anche il nostro Presidente, i bisogni dell'azienda anche dal punto di vista dei dirigenti aumentano sempre più e quindi bisognerà andar piano in materia di eliminazione di questo personale. Ciò perchè capacità acquisite alla nostra azienda non si perdano per un calcolo strettamente amministrativo.

Ma quel che ho detto vale anche per le restanti categorie del personale dell'amministrazione ferroviaria, come diceva prima il collega Porcellini. Non bisogna infatti nasconderci che in questo settore la diminuzione del personale si è ottenuta un po' con la scure, agendo in maniera un po' troppo frettolosa. Si può dire che gli agenti di tutte le categorie e di tutte le qualifiche sono insufficienti. I dirigenti d'impianto non solo sono nella impossibilità di dare i congedi annuali, ma perfino i riposi di turno, e spesso pregano i loro sottoposti dicendo: fammi questo treno, fammi questa presenza... Tutto questo insomma, considerata la delicatezza del nostro servizio, non va a vantaggio della sicurezza e del normale svolgimento delle comunicazioni ferroviarie ed aggiungerei che sono economie non economiche quelle di stiracchiare

sulle piante organiche cento elementi di più o cento elementi di meno. Parlo naturalmente di centinaia per i casi in cui le piante organiche sono di migliaia di posti.

La questione del personale va rivista da capo a piedi. Il Ministro sa che abbiamo un concorso per 11 mila posti, concorso che si sta espletando, ma anche questi elementi che entreranno sono insufficienti. Se si pensa che per portare a termine un concorso ci si mette quasi due anni e che il presente concorso si limita a 10 mila nuovi elementi o poco più e tenendo presente che sono circa 5 mila in media gli elementi che le ferrovie dello Stato espellono ogni anno per limiti di età, vediamo che gli attuali concorsi non possono riuscire a coprire le deficienze del personale ma riescono solo a tener dietro a quella che è l'eliminazione naturale.

Quindi la questione del personale (allargando un po' l'argomento approfittando della presenza del Ministro) questa questione delle piante del personale va rivista con criteri sani, moderni, non da scialacquatori, ma nemmeno da tirchi, perchè in ultima analisi si fa il danno della Azienda.

Quindi siamo d'accordo sull'approvazione del disegno di legge. Quanto alla questione della scadenza avremo modo di ritornarci sopra, in modo da agire con criteri di utilità, senza preconcetti e guardando il fine ultimo del bene della Azienda; in tal senso agendo nei confronti di questa categoria di funzionari e di tutte le altre.

CROLLALANZA. Sono d'accordo sulla utilità della proroga; però, richiamandomi a quanto ci ha ricordato il Presidente, che in effetti la proroga è relativa a solo 158 funzionari di categoria A, una piccola cosa in confronto alle forti riduzioni verificatesi negli ultimi anni nel complesso del personale, e associandomi alle considerazioni fatte dai colleghi Porcellini e Massini sulla opportunità di rivedere i problemi del personale per una più adeguata aderenza alle esigenze del servizio, vorrei chiedere al Ministro se tra quelle riduzioni che si sono verificate c'è anche quella relativa ad una categoria di personale che, prima della guerra, era in esercizio, costituita da agenti speciali i quali badavano alla pulizia dei treni durante la corsa degli stessi. In passato, come ella ricorderà,

infatti su alcuni treni a lungo percorso molto frequentati da turisti e affollati da pubblico numeroso, avevamo del personale che continuamente percorreva il convoglio da un capo all'altro ed aveva cura di togliere gli eventuali rifiuti, di ripulire i vetri, e di assicurare quella decenza al viaggio, che oggi purtroppo non c'è più. Perchè oggi spesso, mi si consenta di parlarne, i gabinetti di toletta, gli scompartimenti ed i corridoi, durante il viaggio, si riducono in condizioni veramente pietose. Ora questa categoria di personale non c'è più sui treni: forse è una aliquota di quel personale che è stato eliminato? Comunque, ne faccia o meno parte, vorrei prospettare al Ministro l'opportunità di ripristinare quella che fu una innovazione utile, apprezzata dal pubblico e che risponde alle esigenze di una azienda industriale quale è quella delle ferrovie dello Stato.

A prescindere dalle considerazioni di ordine sociale, che hanno pure il loro peso, assicuriamo con il ripristino del servizio, conforto e decoro nei viaggi sulle ferrovie dello Stato, cosa che oggi, da questo punto di vista, lascia alquanto a desiderare.

FOCACIA. Noi siamo d'accordo sulla questione della proroga e siamo d'accordo anche con le osservazioni fatte dai senatori Porcellini e Massini.

La questione cui ha accennato il senatore Porcellini, è una questione grossa che deve essere vista da tutte le amministrazioni ed anzi da tutto il Governo, è una questione prospettata da me infinite volte in sede di relazione al bilancio e in altre sedi. I tecnici debbono essere messi al loro posto, non è possibile che le amministrazioni statali paghino un tecnico specialista come un impiegato qualunque. Lo specialista è lo specialista! Quindi bisognerà senz'altro metterli al posto che loro compete.

Per quanto riguarda l'osservazione fatta dal senatore Massini, anche su questo sono d'accordo. Però bisogna anche stare attenti. Aumentare il personale così senza nessuna o con poca discriminazione costituisce un altro pericolo. Sono d'accordo che quelli che appartengono ai gruppi più elevati, cioè ai gruppi A e B debbono essere aumentati di numero, però bisogna che i nuovi elementi siano scelti con molto

criterio perchè ormai siamo ad una svolta tecnica, direi quasi pericolosa.

Noi dobbiamo adeguarci ai tempi, non si può più pensare di incrementare il personale senza ragione, ma solo quando è necessario, dopo aver attuato tutti gli apprestamenti tecnici necessari perchè il servizio sia semplificato.

Ora ci troviamo di fronte a problemi ferroviari e di altro tipo che cominciano a diventare gravi dal punto di vista del personale. Quando pensiamo che in alcune fabbriche si arriva a ridurre alla metà il personale normalmente occorrente, mediante l'impiego di nuove apparecchiature, ritengo che effettivamente bisogna far di tutto perchè anche in questo settore la tecnica sia impiegata al massimo, e alludo alla tecnica elettronica e alle altre tecniche moderne.

PRESIDENTE, relatore. Ne parleremo quando discuteremo, in Assemblea, dell'energia nucleare!

FOCACCIÀ. La tecnica elettronica semplifica i sistemi di produzione e diminuisce i costi di esercizio. Il personale va quindi scelto attraverso concorsi che debbono essere severissimi in maniera da prendere elementi che abbiano attitudini adeguate.

Prego l'onorevole Ministro di voler tenere presenti queste mie osservazioni, perchè effettivamente in un domani non lontano, potrebbe essere pericoloso aumentare il personale senza che ce ne sia alcun bisogno. Insomma occorre migliorare prima le attrezzature e in seguito, od anche contemporaneamente, assumere il personale occorrente.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Debbo dare atto ai senatori intervenuti nella discussione di avere compreso la mia preoccupazione di risolvere questo problema. A mia volta non posso non riconoscere che il personale delle ferrovie dello Stato ha dimostrato un tale attaccamento al servizio da essere veramente degno del massimo encomio. Noi, con personale non sufficiente e con mezzi non sufficienti, siamo riusciti, anche recentemente, durante i periodi di punta di questa estate, a realizzare dei servizi che veramente meravigliano. Se pensate che a Milano il 14 agosto si sono potuti fare 84 treni straordinari con poco personale e con poco materiale a disposizione, e

la stessa cosa vale per Roma e per altri centri importanti, ci si rende conto come bisogna assolutamente dare atto delle benemeritenze di questo personale ed è a tal fine che ho fatto pervenire la mia lode, come era mio dovere.

Desidero poi osservare che il riposo e le ferie sono irrinunciabili, sono diritti che non ammettono rinuncia volontaria, diritti che sono stati dati e che debbono essere rispettati. Essi sono stabiliti dalla legge e perseguono un fine social-altissimo che non può essere modificato dalla volontà degli uomini. Su questo punto siamo quindi perfettamente d'accordo.

Come voi sapete io debbo presentare un disegno di legge sullo stato giuridico del personale, questione che è collegata anche al problema degli organici del personale stesso. Una riduzione del personale si è effettuata e si è resa ineluttabile dal fatto stesso di un certo perfezionamento degli organici in rapporto al tecnicismo maggiore che si attua nell'amministrazione. E questo vedremo fino a che limite debba essere considerato nel senso del piano organico. D'altra parte effettivamente il logoramento del personale che va in quiescenza (ne ha fatto cenno il senatore Massini) è giornaliero e non c'è una contropartita immediata dovendo il nuovo personale passare attraverso i concorsi. Pertanto quelle che dovrebbero essere due operazioni concorrenti non sono più tali e le nuove assunzioni non costituiscono altro che una operazione compensativa delle normali vacanze di organico.

Relativamente al personale vi è poi la questione degli inabili che vengono mandati in pensione. Sto esaminando personalmente caso per caso e posso dirvi che parecchie centinaia di non idonei non andranno in quiescenza perchè verranno collocati in servizio dove, malgrado le loro condizioni di salute, possono adempiere al loro lavoro e quindi sperare in un futuro migliore. Questo è un problema di fraternità, un problema direi di rispetto per chi ha lavorato. Il macchinista che si trova malato di una malattia cardiaca per aver sopportato lo sforzo di dirigere treni per 20 anni, lo manderemo in quiescenza soltanto quando non possa fare neppure il guardiasala o un altro lavoro meno impegnativo.

Come ho detto, questo lavoro di selezione intendo farlo caso per caso; guardo io personal-

mente pratica per pratica perchè voglio essere certo, quando un ferroviere va in quiescenza, che per lui non c'è nulla da fare. Se invece c'è qualche cosa che si può fare, bisogna farla perchè sento veramente che questo personale merita la massima considerazione.

Per quel che riguarda i concorsi, appena sono arrivato al Ministero ho nominato le commissioni ed ho dato ordine di affrettare tutte le operazioni in modo che questi diecimila nuovi ferrovieri che debbono entrare lo possano fare al più presto. Le domande di concorso sono oltre 200 mila per poco più di diecimila posti: voi comprendete che cosa significhi fare l'esame a 200 mila persone, quale lavoro improbo sia lo svolgimento di questi concorsi. Ho dato comunque ordine di affrettare, appunto perchè sento la necessità della immissione al più presto possibile di questi elementi nell'amministrazione. Dò comunque assicurazione che il problema del personale è allo studio e sarà risolto nel migliore dei modi.

Quanto alla osservazione fatta da' senatore Crollalanza, è una di quelle osservazioni che lo stesso pubblico fa; ed un giorno che avrò la possibilità di potermi trattenere un po' più con i signori senatori racconterò che cosa è avvenuto in quel *referendum* sulle ferrovie dello Stato che ho recentemente indetto. Ho avuto circa duemila lettere pervenute da professionisti, da impiegati, lettere in molte delle quali, posso assicurare, sono state fatte delle osservazioni talmente esatte che le ho già passate ai miei uffici; e molte proposte sono state già attuate ed altre saranno realizzate in un prossimo futuro.

Questa è stata una cosa utile perchè spesso volte l'utente *mugugna*, ma il *mugugno* non arriva dove dovrebbe arrivare, non perchè ci sia malvolere in chi lo dovrebbe ascoltare, ma perchè lungo il tragitto questo *mugugno* si perde. Con questo sistema molto democratico e molto semplice del *referendum* ho potuto acquisire numerosi elementi che mi permetteranno di migliorare il servizio ferroviario nell'interesse di tutti coloro che se ne servono e che pagano.

CAPPELLINI. Sulle innovazioni che verranno introdotte non può farci, signor Ministro, qualche anticipazione?

ANGELINI. *Ministro dei trasporti*. Lo faremo in seguito!

PRESIDENTE, *relatore*. Ne discuteremo in sede di bilancio dei trasporti, dove potremo trattarlo ampiamente e cordialmente.

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

Metto ai voti il disegno di legge del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Riva ed altri: « Passaggio tra le strade statali della Strada Nord del monte Grappa » (831) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Riva ed altri: « Passaggio tra le strade statali della Strada Nord del Monte Grappa », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

È classificata nella rete delle strade statali la strada che da Seren conduce alla vetta del Monte Grappa, in collegamento con la strada « Cadorna ». Tale strada è iscritta nell'elenco delle strade statali col n. 203 e con la denominazione Strada Nord del Grappa.

TERRAGNI, *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame è relativo al passaggio tra le strade statali della Strada Nord del monte Grappa.

Si tratta in sostanza del passaggio alle strade statali di un tratto di strada di 16 chilometri di sviluppo, seguendo il versante Nord del monte Grappa, che si stacca dal comune di Seren e va fino alla cima del monte Grappa, in prosecuzione di una strada che a suo tempo venne già classificata tra le strade statali.

A questo disegno di legge si potrebbe fare solo una osservazione di carattere generale, che

cioè al bilancio dell'A.N.A.S., che è un bilancio già disastroso, noi così facendo andremo ad addossare un'altra strada, che richiederà delle erogazioni da parte dell'A.N.A.S. per la sua sistemazione.

Ma c'è una ragione di carattere soprattutto morale che ci consiglia a dare il nostro voto favorevole, ed è quella dettata dalla necessità di una valorizzazione del monte Grappa che rappresenta il fulcro della resistenza della nostra Patria in quel famoso autunno-inverno del 1917. E ragioni anche turistiche ci spingono a questa approvazione perchè la cima del monte Grappa è meta del pellegrinaggio di molti ex combattenti.

Quindi mi pare che le ragioni di carattere finanziario, che potrebbero essere avanzate e che potrebbero determinare qualche riserva, possano essere agevolmente superate da questa ultima ragione di carattere morale.

Proporrei quindi ai colleghi della Commissione l'approvazione del disegno di legge nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, vale a dire l'articolo unico in cui non è fatto cenno nè alle spese di manutenzione nè alle spese di ripristino, che saranno purtroppo notevoli.

CARON. *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se dovessimo vedere questo problema nel quadro generale e cioè sotto il profilo della necessità di avere leggi organiche, evidentemente il parere del Governo dovrebbe essere contrario perchè ci sono pressioni da tutte le parti, amministrazioni comunali e provinciali ed enti vari, per il passaggio alle strade statali di una infinità di strade di tutte le zone d'Italia. Ma come ha detto chiaramente il relatore, questo è un problema che deve essere visto da un punto di vista eccezionale. Già nell'altro ramo del Parlamento tutti gli oratori si sono dichiarati favorevoli, e come il mio predecessore, onorevole Colombo, si è rimesso alla volontà della Camera, così mi rimetto io alla volontà del Senato, sottolineando che il Governo non è insensibile a questa necessità storica che richiama tutta una serie di fatti gloriosi per il nostro Paese. Sotto questo punto di vista l'A.N.A.S., per quanto oberata da una infinità di preoccupazioni, tengo a dichiararlo, si assumerà anche questo nuovo incarico tenendo presente che si

tratta di mettere in luce, di rendere più evidente ed accessibile, soprattutto verso la provincia di Belluno, nel versante Nord, l'afflusso di coloro che vogliono ricordare e rivedere questi luoghi. Io appartengo alla provincia di Treviso che è compartecipe insieme con quella di Belluno del massiccio del Grappa: per ragioni patriottiche e religiose ed anche perchè la zona toccata da questa strada ricorda un tremendo rastrellamento fatto da truppe tedesche, nei riguardi dei nuclei partigiani che combattevano là e che hanno avuto l'epilogo nei famosi fatti di Bassano, sotto questo aspetto storico e patriottico, il Ministero dei lavori pubblici, rimettendosi alla volontà della Commissione, non si oppone al passaggio di questa strada tra le strade statali

PORCELLINI. Il problema del passaggio delle strade comunali alle Provincie e delle strade provinciali allo Stato si dibatte da molto tempo e mi sembra che ormai tutti si siano orientati verso la necessità di liberare le Provincie in modo particolare dall'onere della manutenzione di strade che hanno assunto un carattere nazionale. Si tratta naturalmente di un problema che non è possibile risolvere in brevissimo tempo in quanto coinvolge vastissimi interessi. Se noi in linea di principio siamo d'accordo che le strade comunali possano essere passate alle Provincie e le strade provinciali allo Stato, possiamo esaminare i singoli casi che si presentano senza compromettere la futura risoluzione complessiva del problema.

L'onorevole Sottosegretario ha detto che c'è una quantità di domande formulate da Comuni e da Provincie, il che dimostra che tale problema è sentito su scala nazionale in quanto si sono create delle situazioni, su tutto il territorio nazionale, che ormai non possono essere risolte che con un provvedimento di carattere generale.

Noi non abbiamo nulla in contrario ad approvare il passaggio tra le strade statali della Strada Nord del monte Grappa, sia per le ragioni esposte dal senatore Terragni, sia per quelle esposte dall'onorevole Sottosegretario di Stato. E non soltanto per questo: noi riteniamo infatti che, nei casi in cui da parte di Comuni o Provincie si dimostri esaurientemente la necessità che una o più strade deb-

bano essere passate allo Stato, tali richieste debbono essere esaminate con quello spirito di comprensione che noi oggi dimostriamo nel caso specifico oggetto del disegno di legge.

CERABONA. Noi siamo d'accordo sull'approvazione di questo disegno di legge per le ragioni esposte dal relatore e dall'onorevole Sottosegretario di Stato, ma mi sembra che il Ministero dei lavori pubblici non concordi pienamente con il nostro punto di vista su quella che è la questione generale. Infatti mi sarebbe piaciuto sentir dire dall'onorevole Sottosegretario di Stato che non sono soltanto ragioni patriottiche o turistiche che debbono spingere ad approvare questo disegno di legge ma anche ragioni di ordine generale inerenti alla necessità di una nuova sistemazione della rete stradale della Nazione. Io posso dire, per esempio, che uno degli inconvenienti più gravi che sussistono nel Mezzogiorno, malgrado l'esistenza della Cassa del Mezzogiorno, è proprio quello dell'appartenenza di moltissime strade, che dovrebbero essere passate allo Stato, a Comuni e Provincie, che non sono assolutamente in grado di curarne la manutenzione. Il Ministero dei lavori pubblici non ha mai dimostrato di voler seriamente risolvere tale problema ed io colgo proprio questo momento per fare quello che avrei avuto intenzione di fare attraverso un'interpellanza, e, cioè, di rivolgermi al Governo raccomandandogli di concentrare il suo particolare interesse sullo stato delle strade del Sud che costituisce la causa essenziale della depressione di quelle Regioni.

Io dichiaro di votare in favore di questo disegno di legge proprio perchè, oltre ai motivi di patriottismo e di turismo già esposti, esso richiama un problema d'ordine generale che bisogna pur affrontare e risolvere.

CAPPELLINI. Noi siamo favorevoli alla approvazione di questo disegno di legge, non solo perchè ne vediamo l'utilità ma anche perchè desideriamo costituire un precedente al fine di arrivare alla soluzione d'ordine generale di passare le strade comunali alle Provincie e le strade provinciali allo Stato, nei casi in cui ne sia evidente l'opportunità.

TERRAGNI, *relatore*. Il problema richiamato dal senatore Porcellini è di carattere gene-

rale in quanto attiene al problema del passaggio delle strade comunali alle Provincie e delle strade provinciali allo Stato. Nel caso contemplato nel disegno di legge, invece, si tratta di una strada *ex* militare costruita dall'esercito durante la guerra del 1915-18, in seguito passata al Genio militare e poi al Genio civile, ed infine « affibbiata » al Comune, il quale l'ha avuta non perchè ne avesse bisogno ma perchè si trovava sul suo territorio. Questa strada non interessa affatto il Comune per le sue comunicazioni interne o con le località esterne al suo territorio e quindi, a mio parere, è giusticato l'intervento dello Stato per togliere al Comune un onere troppo gravoso per esso. Questo però non tocca l'altro problema d'ordine generale che è quello del passaggio delle strade comunali alle Provincie e delle strade provinciali allo Stato. Comunque su questo disegno di legge si può constatare che siamo tutti d'accordo.

CROLLALANZA. Si potrebbe dire che si tratta di una strada « figlia di nessuno », come sono tutte le strade militari, che nessuno poi mantiene perchè l'Esercito non ha mezzi adeguati e i Comuni meno che mai e le strade in oggetto non hanno uno stato giuridico come quelle che appartengono alle Provincie e ai Comuni. Avviene così che mentre le strade comunali e provinciali hanno una manutenzione, sia pure in molti casi insufficiente, le strade *ex* militari sono del tutto abbandonate, il che non è assolutamente ammissibile.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Evidentemente il mio pensiero non è stato da me espresso con assoluta chiarezza. Innanzitutto dichiaro che il Governo si è reso conto della situazione attuale ed esiste già al Ministero dei lavori pubblici una Commissione, la quale era presieduta dal mio predecessore, che ha portato a compimento il suo lavoro riguardante precisamente il passaggio di strade provinciali allo Stato per uno sviluppo di circa 10 mila chilometri ed il passaggio di strade comunali, militari e di bonifica alle Provincie per uno sviluppo di circa 120 mila chilometri.

È chiaro che il problema non è soltanto di carattere tecnico ed amministrativo per le Provincie ma è anche di carattere finanziario ed è precisamente sulle scogliere del Tesoro che si

è fermato il relativo disegno di legge. Comunque uno dei primi incarichi affidatimi è stato proprio quello di riprendere l'esame di tale questione ed ora posso dire che si procede un po' più speditamente perchè il Ministero del tesoro è stato pregato di far intervenire un suo rappresentante nella suddetta commissione in modo da non fare un lavoro senza fondamento. Io oso sperare che il problema infine sarà risolto, anche se, naturalmente, con gradualità. Infatti, il passaggio immediato di un certo numero di strade provinciali allo Stato porrebbe tutta una serie di problemi di difficilissima soluzione.

Siamo d'accordo perciò che il Governo è perfettamente cosciente dell'importanza della questione ed è tutt'altro che sfavorevole ad una razionale soluzione.

Il caso oggetto di questo disegno di legge riveste un carattere di eccezionalità su cui tutti

si sono dichiarati d'accordo. Io spero che la Commissione vorrà prendere atto di quanto ho detto e sarei felice di essere io stesso colui che verrà a discutere qui il disegno di legge che avrà per oggetto i passaggi di attribuzione delle strade. Io credo che questo sia uno degli atti più importanti che il Governo possa fare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ora in votazione il disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,20.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.