

delle vetture, e che sono costituite dallo stallaggio, dal lavaggio, dall'interesse per l'ammortamento del capitale, dalle tasse di circolazione, dalle assicurazioni, dalle spese generali dell'Azienda; e le spese variabili che sono direttamente dipendenti dal percorso compiuto dalle automobili, spese costituite cioè dal consumo di benzina, del lubrificante, delle gomme, dalle spese del personale.

Di fronte a questa complessità dei costi di produzione, era stata fatta una proposta di sottrarre ai podestà la competenza di stabilire le tariffe, per conferire questa competenza a speciali Commissioni presiedute dai prefetti e composte da esperti in materia. Ma è sembrato al Governo che, date le esigenze caratteristiche alla topografia delle diverse località, al movimento turistico e ad altre condizioni, quale, per esempio, il famoso ritorno a vuoto delle vetture, che varia profondamente da regione a regione, è sembrato opportuno non sottrarre questa competenza e lasciarla alle autorità comunali.

Per ciò che riguarda la standardizzazione dei tipi, se essa crea dei vantaggi, quale quello di attuare il tipo di vettura unico con caratteristiche, diciamo così, urbane, quale quello di costruire delle vetture in serie con un servizio completo dei pezzi di ricambio, la possibilità di costruire alcuni elementi della carrozzeria a stampi metallici con una minore spesa d'impianto e di esercizio e col conseguente beneficio del pubblico, bisogna tener presente che per altro ci sono degli elementi contrari, quale quello di rendere possibile una condizione di monopolio per quelle industrie, che fossero particolarmente attrezzate alla fabbrica di questo tipo unico di vetture.

Di più bisogna calcolare anche, in questo argomento, la diversità topografica da regione a regione, e tener presente che, una volta creato il tipo unico, se si dovesse entrare in quest'ordine di idee, se per avventura questo tipo unico non andasse più bene, bisognerebbe egualmente mantenerlo in circolazione.

Bisogna mettere in rilievo che questa standardizzazione che è auspicata, questo tipo unico renderebbe impossibile una condizione che adesso si verifica continuamente, cioè di permettere agli esercenti di valersi di auto usate dimesse dai privati, ciò che rappresenta un evidente risparmio, che va tutto a beneficio del pubblico.

Comunque, voglio assicurare l'onorevole interrogante che il Governo terrà in considerazione opportuna le proposte che saranno

avanzate dalla corporazione dei trasporti; e posso confermare, per ciò che riguarda il terzo punto, all'onorevole Serra-Capriola che, conformemente alle disposizioni date dal Ministero dell'interno e dal Ministero delle comunicazioni, col primo del prossimo anno tutti i conducenti di vetture pubbliche saranno obbligati a vestire una divisa uniforme.

PRESIDENTE. L'onorevole Maresca di Serracapriola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MARESCA DI SERRACAPRIOLA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per le corporazioni per la pronta risposta che ha dato alla mia interrogazione e mi permetto far rilevare che gli argomenti ai quali ho accennato nella mia richiesta si ricollegano alla necessità, profondamente sentita da lungo tempo, di disciplinare con direttive di carattere generale i rapporti tra amministrazioni comunali e concessionari di automezzi, soprattutto per ciò che riguarda la fissazione di criteri nazionali da osservare nella determinazione delle tariffe per automobili in servizio pubblico di piazza, numero di concessioni e tipi di macchine adibite come autotassametri.

Senza entrare in merito alle varie proposte in esame, prendo atto della dichiarazione del sottosegretario di Stato per le corporazioni, che, scartatasi la prima proposta di una Commissione, fatta dalla Confederazione nazionale fascista dei trasporti terrestri e della navigazione interna, che tendeva a stabilire cinque tabelle di tariffe, in relazione alla importanza dei singoli centri urbani, resta all'esame la proposta della stessa Confederazione di dare la facoltà di determinare le tariffe per le automobili in servizio pubblico di piazza, in base a indici di costo di produzione, a speciali Commissioni presiedute dal prefetto e composte di funzionari esperti in materia, nonchè di rappresentanti del comune e delle organizzazioni sindacali.

Se, come sembra, prevarrà tale criterio, modificato secondo il giusto parere del Ministero dell'interno, che la facoltà di determinare le tariffe deve sempre essere prerogativa del podestà e non del prefetto, la Commissione dovrebbe seguire l'andamento del mercato e le variazioni delle retribuzioni, in modo da essere sempre in grado di introdurre tempestivamente ed obbiettivamente nelle tariffe le conseguenti opportune modificazioni.

In base a tali criteri, la corporazione dei trasporti terrestri del Consiglio nazionale non intende perequare le tariffe di tutte le