

## 62.

## SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 17 OTTOBRE 1963

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegni di legge:</b>		RAIA . . . . .	3258
( <i>Approvazione in Commissione</i> ) . . . . .	3212	SORGI . . . . .	3259
( <i>Deferimento a Commissione</i> ) . . . . .	3242	CROCCO . . . . .	3263
( <i>Presentazione</i> ) . . . . .	3226	BASILE GUIDO . . . . .	3270
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Autorizzazione di relazione orale</i> ):		RIPAMONTI . . . . .	3273
PRESIDENTE . . . . .	3277	<b>Proposte di legge:</b>	
BIAGGI FRANCAANTONIO . . . . .	3277	( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	3212
DE' COCCI, <i>Presidente della IX Commissione</i> . . . . .	3277	( <i>Deferimento a Commissione</i> ) . . . . .	3242
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):		<b>Commemorazione dell'ex deputato Camillo Corsanego :</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (464). . . . .	3218	SCALFARO . . . . .	3212
PRESIDENTE . . . . .	3218	ROBERTI . . . . .	3213
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . . .	3218	MONTANTI . . . . .	3213
RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . .	3226, 3242	TOGNONI . . . . .	3213
ABENANTE . . . . .	3242	RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . .	3213
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (537-537-bis) . . . . .	3244	PRESIDENTE . . . . .	3214
PRESIDENTE . . . . .	3244	<b>Interrogazioni</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	3277
BRANDI . . . . .	3244	<b>Interrogazioni urgenti</b> ( <i>Svolgimento</i> ):	
DI VAGNO . . . . .	3246	PRESIDENTE . . . . .	3215
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	3255, 3258, 3262	GATTO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .	3215
DEGAN . . . . .	3256	TOGNONI . . . . .	3216
		CRUCIANI . . . . .	3217
		PICCINELLI . . . . .	3217
		SCRICCIOLO . . . . .	3218
		<b>Ordine del giorno delle sedute di domani</b> . . . . .	3277
		<b>Verifica di poteri</b> . . . . .	3242
		TABELLE ALLEGATE AL DISCORSO DEL MINISTRO RUSSO SUL BILANCIO DEL MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI . . . . .	3289

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

**La seduta comincia alle 16,30.**

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(È approvato).

**Approvazioni in Commissione.**

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni in sede legislativa sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla IX Commissione (*Lavori pubblici*):

« Integrazioni e modifiche alla legge 5 ottobre 1962, n. 1431, recante provvedimenti per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 » (448), con modificazioni e con l'assorbimento della proposta di legge AMENDOLA PIETRO ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 3 ottobre 1962, n. 1431, recante provvedimenti per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 » (214), la quale, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno;

dalla X Commissione (*Trasporti*):

« Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato del personale assunto dall'azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192 » (545).

**Annuncio di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

CENGARLE ed altri: « Modifiche al decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito, con modificazioni, nella legge 26 settembre 1954, n. 869, concernente la disciplina relativa ai diritti, compensi e proventi percepiti dal personale delle amministrazioni dello Stato » (608).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunziato allo svolgimento, trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

**Commemorazione dell'ex deputato  
Camillo Corsanego.**

SCALFARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALFARO. A nome del gruppo della democrazia cristiana desidero ricordare il nostro

collega Camillo Corsanego. Nacque a Genova nel 1891. A 14 anni era già nel movimento cattolico; a 22 anni presidente diocesano della gioventù di Azione cattolica di Genova e componente del consiglio centrale dei giovani; si laureò in legge e in scienze politiche, divenne avvocato. Durante la guerra del 1915-18 fu ufficiale di artiglieria e fu fatto prigioniero. Nel 1922 fu eletto (e fu l'ultimo degli eletti) presidente nazionale della gioventù di Azione cattolica — era pontefice Pio XI — e vi rimase, lineare, battagliero, chiaro, per sei anni. Quindi, si ritirò. Si ritirò — dopo avervi meditato a lungo — per non cedere a certe imposizioni della dittatura, soprattutto per non essere in qualsiasi modo di fatica o di intralcio alla Chiesa. Fu professore di diritto penale comparato al Laterano; avvocato concistoriale, decano degli avvocati concistoriali. Partecipò alla preparazione del programma della democrazia cristiana nel periodo clandestino. Fu eletto all'Assemblea Costituente, alla quale partecipò in modo molto attivo; deputato nel 1948, fu consigliere comunale di Roma.

La vita di Corsanego rimane viva per chiunque voglia pensarvi. Fu una vita di fede, e gli uomini che hanno la gioia di partecipare di questa fede lo ricordano con gratitudine, mentre gli uomini che militano in un diverso schieramento non possono non inchinarsi, come capita tante volte a noi di fare nei confronti di coloro che credono diversamente da noi.

Rendere testimonianza nelle cose grandi è più facile che rendere testimonianza ogni giorno nelle cose piccole. Mai vi fu, nella giornata di Corsanego, il suo interesse personale. La sua testimonianza fu resa in casa, dove sopportò la sofferenza per la morte della sposa e di un figliolo. La sua testimonianza fu nei suoi studi, nella professione, persino nella delicata e a volte irruente, sempre caldissima oratoria, che aveva il fascino che ha l'oratoria quando esce dalle labbra di chi dice cose nelle quali crede. Tutto il resto è orpello.

Egli fu apostolo anche con la sua parola così vera, vivace e viva. È occorso a me qualche anno fa, in un congresso nazionale, di vederlo invitato dalla presidenza ad inviare un saluto a quel consesso. Si sentì ancora una volta in tale occasione il segno di una capacità oratoria non comune. Si sentì in questo vecchio oratore, in questo vecchio combattente, ancora l'animo del giovane. La fede non conosce tramonti. Si sentì soprattutto che parlava uno che credeva davvero.

Tante volte anche noi cattolici diciamo: « io credo ». Penso che Corsanego non abbia

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

detto molte volte nei suoi discorsi: «io credo», poiché non ve ne era bisogno. La sua vita era la testimonianza di questa sua fede. E si inchinarono dinanzi alla sua fede limpida coloro che erano della sua fede e coloro che non lo erano. Corsanego credette davvero, e servì il suo ideale e la Chiesa con umiltà. Vorrei ricordare in modo particolare questo servizio reso umilmente e senza corrispettivi, senza presentare il conto, senza passare per vittima nel momento del ritiro, questo servizio reso veramente da fedele della Chiesa e dell'ideale.

Si ritirò per non essere di danno, per non dare disturbo; e lo fece in punta di piedi. Egli non cedette mai alla dittatura.

Lasciate che dica, avendolo conosciuto tanti anni fa, che non ho mai ascoltato da lui una parola con cui volesse infierire su chi l'aveva costretto ad una vita difficile. Non fece i discorsi contro la dittatura quando questa non c'era più; fu contrario quando c'era, in silenzio, con tutta la luce della sua anima.

Fu dignitoso sempre, nelle cariche che rivestì e quando dovette lasciarle. Fu dignitoso all'Assemblea Costituente, da deputato, da presidente della Giunta delle elezioni; fu dignitoso quando uscì dalla vita pubblica. Fu dignitoso nelle solennità, quando si poteva vederlo nei cortei pontifici nel suo abito da cerimonia.

Seppe salire le scale con dignità e scenderle — caso non frequente — con pari dignità. Egli discese le scale con dignità e distacco, accrescendo la dignità che aveva, altissima, quando le aveva salite.

Desidero qui esprimere soltanto una parola di gratitudine. Grazie per la sua fede, per la sua testimonianza limpida, serena, ferma e nello stesso tempo pacata. Vorrei dire grazie per il suo entusiasmo, che non si spense mai, per la bellezza, per lo splendore della fede negli ideali, che dà forza agli uomini e per cui noi credenti pronunciamo la preghiera che si rivolge a Dio, che rende lieta la nostra giovinezza ed è ripetuta dalle labbra degli uomini che sono ormai nell'età più cadente.

Grazie per il suo entusiasmo e grazie per il suo servizio alla verità e alla giustizia. La democrazia cristiana lo ricorda, lo addita come esempio ai suoi, prega e trae dal ricordo motivo di maggiore fede, di maggiore amore. La vita conta quando è vissuta ogni giorno compiendo in umiltà e nel silenzio il proprio dovere, con il calore, umano o cristiano, dell'amore.

La sua toga di avvocato, di professore, di magistrato fu rivestita da una solennità unica. Ad essa desidero inchinare la mia modestis-

sima toga di magistrato, perché la sua fu una toga di verità, di giustizia e di amore.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Desidero associarmi, a nome del gruppo del Movimento sociale italiano, alla nobile commemorazione dell'onorevole Camillo Corsanego. Lo avemmo collega nella prima legislatura ed avemmo con lui consuetudine di lavoro e reciproca stima, avendo modo di apprezzarne le alte qualità morali e civili, emerse anche nell'esercizio dell'attività parlamentare.

MONTANTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTANTI. A nome dei deputati repubblicani mi associo al compianto per la morte dell'onorevole Camillo Corsanego.

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Chi parla, a nome del gruppo comunista, non ha avuto il piacere e la fortuna di conoscere personalmente l'onorevole Camillo Corsanego. Ci è però nota l'attività notevole che questo insigne collega svolse specialmente durante il periodo all'Assemblea Costituente, oltre che negli altri incarichi pubblici da lui ricoperti. Ci associamo al cordoglio della Camera, esprimendo al gruppo parlamentare democratico cristiano, che ebbe l'onorevole Corsanego tra i propri insigni componenti, tutta la nostra solidarietà.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo si associa con sentimento di profonda commozione al compianto per la scomparsa dell'onorevole Camillo Corsanego. Di lui ricordiamo l'attività di avvocato insigne e di illustre professore universitario, l'opera svolta come consigliere comunale di Roma e la sua attività di parlamentare. Eletto deputato all'Assemblea Costituente, vi portò il contributo della sua preparazione e l'esperienza della sua vita. Partecipò in modo particolarmente attivo ai lavori della Commissione dei 75 e impresse sempre una nota di equilibrio, di serenità, di grande competenza alla sua attività parlamentare.

Ricordo ancora l'opera da lui svolta con mirabile coerenza in seno all'Azione cattolica. Se si dovesse riassumere in poche parole la vita di Camillo Corsanego, potremmo dire che egli è stato veramente fedele ai suoi ideali lungo tutto l'arco della vita, dai tempi in cui, ancora studente, fu presidente della gioventù di Azione cattolica genovese e della giunta

diocesana, sino al giorno in cui ha chiuso la sua vicenda terrena. Egli potrebbe dire di se stesso: « Ho compiuto la mia vita conservando integra la mia fede », poiché ebbe mirabile dirittura nella buona come nella cattiva sorte.

Di Camillo Corsanego va ricordata ancora l'eloquenza, la capacità di trovare immediatamente un punto di incontro con chi lo ascoltava. Come ha giustamente sottolineato il collega Scalfaro, si sentiva che egli parlava con una profonda convinzione in quanto diceva. Per questo la sua oratoria trascinava coloro che lo ascoltavano, per questo quando, già anziano, interveniva ai nostri incontri, noi sentivamo vibrare nelle sue parole la stessa eloquenza che era stata caratteristica dei suoi anni giovanili.

Al ricordo dell'avvocato, del giurista, dell'uomo politico insigne si unisce, per me deputato ligure, quello di un uomo della nostra terra, che aveva lasciato Genova in anni lontani, ma alla sua città ed alla Liguria era rimasto costantemente unito. Egli aveva le caratteristiche della gente ligure, e di lui si poteva dire, come in provenzale si dice dei liguri: *Con a lor amis amors et als ennemis orgoillos*: amici fedeli sempre alle amicizie, fieri nei confronti degli avversari; senza però che questa fierezza gli facesse assumere posizioni di odio, o lo portasse ad atteggiamenti contrastanti con una fede cristiana profondamente sentita e vissuta.

Con questo spirito e con questo sentimento il Governo si associa al ricordo dell'onorevole Corsanego, e rinnova le condoglianze alla sua famiglia.

**PRESIDENTE.** Mi associo alle commosse parole con le quali è stata rievocata la figura dell'onorevole Camillo Corsanego, che prese parte ai lavori della Consulta Nazionale, dell'Assemblea Costituente e della prima legislatura repubblicana della Camera dei deputati, arrecando ad essi, con il contributo prezioso di una rara preparazione giuridica, quello di un'adamantina coscienza morale.

Cattolico impegnatissimo, come rivela il suo *curriculum* di autorevole esponente dell'Azione cattolica, in cui non manca lo stigma della subita persecuzione politica, aveva tratto — dalla scuola del Toniolo e dal sodalizio politico con don Sturzo — lo stimolo ideale che lo aveva portato ad indirizzare la propria attenzione verso gli interessi vivi ed attuali della politica militante.

Era appena uscito dalla guerra, valorosamente combattuta e già avvertiva, entro la

propria coscienza di credente, come definitivamente superato il processo di segregazione dei cattolici dalla realtà dello Stato, la « patria legale » in cui ogni cittadino avrebbe avuto diritto di vivere, senza soggiacere ad alcun complesso di inferiorità politica.

Chiusa la parentesi della dittatura, dopo aver partecipato al fronte clandestino di Resistenza ed aver contribuito a delineare i nuovi programmi della democrazia cristiana, l'onorevole Corsanego seppe dare — in seno all'Assemblea Costituente — un apporto considerevole, grazie soprattutto al suo grande ingegno e al chiaro equilibrio giuridico della sua personalità, alla elaborazione di fondamentali titoli della Costituzione repubblicana.

Dell'attività da lui svolta nel corso della prima legislatura, che lo vide presidente della Giunta delle elezioni, vanno particolarmente ricordati gli interventi in tema di verifica dei poteri — materia nella quale eccezionale apparve la sua competenza — e quelli effettuati nelle discussioni di disegni e proposte di legge, tra le più delicate sotto il profilo giuridico, che ebbero a svolgersi in seno alla Commissione giustizia.

L'uomo che oggi la Camera commemora, pur essendo un cattolico esemplare e di prima linea in ogni manifestazione della vita privata e pubblica, sentì ed operò in modo che l'azione politica rimanesse libera nel suo dominio: solamente — con la viva e pressante urgenza di un impegno spirituale e di una testimonianza morale intensamente proclamati e vissuti — egli volle e seppe mantenersi fedele all'ideale che era proprio del movimento di Azione cattolica, al quale, senza alcuna restrizione mentale e psicologica, si onorava di appartenere.

Volle, cioè, coltivare nel proprio spirito l'aspirazione ardente a conseguire una soluzione equa ed intimamente liberatrice della drammatica realtà della questione sociale, facendo pentrare « nelle cose sociali stesse — come ha sottolineato Maritain — l'ispirazione vivificante del regno di Dio e della sua giustizia ».

Il segno della presenza attiva ed esemplare dell'onorevole Camillo Corsanego nella vita del Parlamento italiano va interpretato essenzialmente alla luce di questa cristiana e civile vocazione.

Rinnovo la manifestazione del più accorato rimpianto, a nome dell'Assemblea e mio personale, alla famiglia dello scomparso. (*Segni di generale consentimento*).

**Svolgimento di interrogazioni urgenti.**

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, dirette ai ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e del commercio, delle quali il Governo riconosce l'urgenza:

Tognoni, Bardini, Beccastrini e Guerrini Rodolfo, « per sapere se intendano dare sollecita attuazione agli affidamenti dati nei giorni scorsi circa lo studio del problema relativo alla richiesta, da parte della Ferromin, di concessione per lo sfruttamento della miniera di pirite Marchi di Ravi (Grosseto): a che punto siano giunti tali studi, nonché se la società Ferromin abbia provveduto o intenda provvedere a inoltrare regolare domanda per ottenere la concessione di sfruttamento del giacimento predetto » (331);

Cruciani, « per sapere se intendano, anche in considerazione dell'asprezza che va assumendo la vertenza relativa alla miniera Marchi di Ravi (Grosseto), informare tempestivamente il Parlamento sull'esito dell'inchiesta condotta *in loco* dall'ispettore ministeriale e intanto notificare agli attuali concessionari, così come prescrivono le norme di legge ed i deliberati del corpo delle miniere, gli addebiti che possono essere loro mossi per il fatto che le coltivazioni non vengono effettuate con mezzi tecnici ed economici adeguati. L'interrogante chiede altresì di conoscere se siano in corso o meno le procedure per la revoca della predetta concessione mineraria alla società Marchi. Per sapere, infine, se intendano dare sollecita attuazione agli affidamenti dati nei giorni scorsi circa lo studio del problema relativo alla richiesta, da parte della Ferromin, di concessione per lo sfruttamento della miniera di pirite Marchi di Grosseto » (338);

Piccinelli, « per sapere se siano a conoscenza che il ministro dell'industria si è recentemente dichiarato disposto a procedere alla revoca della concessione mineraria relativa allo stabilimento minerario di Ravi, attualmente in esercizio con la società Marchi, nel caso che un qualsiasi ente si proponga di richiedere la concessione medesima; e se ritengano opportuno esaminare, con tutta l'urgenza che il caso richiede, se esistano le condizioni perché essa venga rilevata da un'azienda mineraria a prevalente partecipazione statale » (384);

Scricciolo e Ferri Mauro, « per sapere se, in ordine alla dichiarazione del ministro

dell'industria d'essere disposto a considerare l'ipotesi della revoca della concessione mineraria della ditta Marchi di Ravi (Grosseto) qualora altra società si dichiarasse pronta a rilevarla, ritengano opportuno d'esaminare la ipotesi del passaggio della miniera stessa fra quelle gestite da una qualsiasi azienda a partecipazione statale, rendendo noto se una tale ipotesi, considerata assai urgente dagli interroganti, possa o meno verificarsi quanto prima » (387).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

**GATTO, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Il 25 settembre scorso, in sede di dibattito sul bilancio del Ministero delle partecipazioni statali, il ministro Bo, pronunciandosi sull'ordine del giorno Tognoni ed altri sulla situazione delle miniere pirifere dell'Argentario, ebbe testualmente a dichiarare di accettare le richieste contenute nell'ordine del giorno stesso quale « invito a studiare e ad approfondire il problema ».

Posso confermare che il Ministero delle partecipazioni statali, consapevole della delicatezza della situazione che è venuta a determinarsi nel grossetano, con particolare riferimento alla miniera di Ravi, ha disposto perché vengano condotti nel più breve tempo approfonditi studi per l'accertamento delle possibilità esistenti per giungere ad una soddisfacente soluzione del complesso problema. Da parte del Ministero dell'industria è stata condotta a termine l'indagine disposta per esaminare la situazione produttiva e i motivi che hanno determinato l'atteggiamento assunto sia dalla società concessionaria della miniera di Ravi, sia dalle maestranze.

Per quanto dalle prime conclusioni del rapporto redatto dall'ispettore inquirente, e che dovrà essere completato, il Ministero competente non abbia ancora tratto elementi idonei a disporre la revoca della concessione, posso assicurare che gli studi in atto da parte delle aziende a partecipazione statale, sollecitati, ripeto, dal Ministero delle partecipazioni statali, saranno proseguiti e condotti rapidamente a termine, nonostante le difficoltà (che non è possibile ignorare), che si frappongono ad una espansione dell'attività della società Ferromin, già impegnata con ingenti immobilizzazioni di capitali in un processo di ammodernamento dei propri impianti e di aggiornamento delle tecniche produttive.

Ciò, naturalmente, per l'ipotesi che, nella sua competenza, il Ministero dell'industria, valutati i fatti e le circostanze emersi dall'in-

chiesta, dovesse pervenire alla conclusione che nel comportamento dell'attuale concessionaria sussistano gli estremi per una pronunzia di decadenza, e dovesse sorgere, pertanto, la concreta possibilità per altre aziende di rilevare la concessione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Tognoni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**TOGNONI.** Mi dichiaro soddisfatto soltanto in parte della risposta del sottosegretario.

Vorrei, brevemente, dare ragione di questa soltanto parziale soddisfazione. Intanto, l'onorevole Gatto ci ha fatto sapere che proseguono ancora gli studi attorno all'eventualità che una azienda di Stato, precisamente la Ferromin, possa avanzare la richiesta di concessione di sfruttamento della miniera Marchi di Ravi.

Ora, non posso non rilevare, onorevole sottosegretario, che, come ella ha avuto modo di ricordare, ormai da alcune settimane noi abbiamo richiamato l'attenzione del Governo, e in particolare dei ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, sulla grave situazione che si veniva a creare in provincia di Grosseto, specialmente nella miniera di Ravi.

Infatti, desidero ricordare ancora che la nostra prima interrogazione ai ministri dell'industria e delle partecipazioni statali fu presentata esattamente un mese fa, il 17 settembre: in essa già ponevamo l'esigenza di una revoca della concessione e dell'assunzione della medesima da parte della Ferromin. Come ha avuto la bontà di ricordare l'onorevole sottosegretario, il 25 settembre, in occasione del dibattito sul bilancio delle partecipazioni statali, noi riproponemmo il problema attraverso la presentazione di un ordine del giorno, ed ottenemmo affidamenti circa gli studi che sarebbero stati immediatamente iniziati e sollecitamente portati a termine per dare una responsabile soluzione al problema che noi prospettavamo. Successivamente, abbiamo ancora una volta, discutendo il relativo bilancio, richiamato l'attenzione del ministro delle partecipazioni statali. Infine, proprio alcuni giorni fa, martedì di questa settimana, il ministro dell'industria, sulla base di un ordine del giorno da noi presentato in sede di dibattito sul bilancio di quel dicastero, ha avuto modo di affermare che sarebbe stato disposto ad esaminare positivamente e con la massima buona volontà l'eventualità della revoca della concessione qualora l'azienda a partecipazione statale avesse dichiarato di voler prendere in concessione la miniera stessa.

Purtroppo, onorevoli colleghi, questi nostri rilievi sul tempo sono importanti. Infatti, voi

sapete qual è la situazione che esiste nella miniera di Ravi. Sono ormai passati 22 giorni da quando i minatori hanno occupato i pozzi ed essi sono rimasti lì in permanenza. Non si tratta, quindi, di una normale vertenza sindacale, che si svolga attraverso scioperi, manifestazioni ed altre forme di lotta; da 22 giorni quaranta lavoratori sono in fondo ai pozzi, e potete immaginare qual è lo stato di esasperazione degli altri lavoratori, delle loro famiglie, dell'intera provincia di Grosseto, che è già scesa in sciopero di solidarietà con i minatori e dove si sono svolte anche manifestazioni studentesche.

Perciò noi ci permettiamo ancora una volta di sollecitare il Governo perché questi studi siano ultimati celermente e si arrivi ad assumere un impegno più preciso di quello che abbiamo potuto cogliere nelle affermazioni dell'onorevole sottosegretario.

Non può sfuggire ad alcuno il fatto che, così come avviene in provincia di Grosseto, dove tutti i partiti e l'intera popolazione avanzano questa richiesta, tutti i colleghi di ogni gruppo, dal nostro a quello « missino », avanzano la stessa rivendicazione. Ciò non avviene per caso, ma perché in ciascuno vi è la convinzione che la situazione, così come si è andata sviluppando in provincia di Grosseto, richieda decisioni sollecite ed energiche.

Onorevole sottosegretario, come ci siamo permessi di dirle in altra occasione, l'azienda di Stato non può porsi il problema limitatamente alla rilevazione della concessione della miniera Marchi di Ravi. Il problema dello sfruttamento delle piriti, anche della miniera di Ravi, l'azienda di Stato se lo deve porre nel quadro dello sfruttamento dei giacimenti di cui è già in possesso da oltre dieci anni e che purtroppo finora non ha sfruttato. Ciò darebbe all'azienda una dimensione che giustificerebbe gli investimenti necessari non tanto per rilevare la miniera stessa (la quale fa parte del patrimonio indisponibile dello Stato, e per la quale gli esercenti pagano allo Stato 200 lire per ettaro) e gli impianti, quanto soprattutto per le trasformazioni del minerale.

Per tali ragioni, onorevole sottosegretario, non posso dichiararmi completamente soddisfatto della sua risposta, anche se prendo atto della riaffermata volontà — credo di non avere capito male quanto ella ha detto — di studiare con favorevole predisposizione il problema, tanto più, ripeto, che oggi il ministro dell'industria si dichiara disposto ad arrivare perfino alla revoca della concessione.

Ella, onorevole sottosegretario, comprende che, indipendentemente dal modo in cui si concluderà la vertenza sindacale in atto in questo momento in quella miniera, rimarrà aperto per noi il problema della revoca della concessione e di una attività più intensa da parte della Ferromin in tutto questo settore. Ma ella comprenderà anche che, data l'acutezza che sta assumendo la vertenza sindacale, da una posizione più energica e decisa assunta anche da parte del suo Ministero, oltre che da quelli dell'industria e del lavoro, può scaturire una conclusione rapida e positiva della vertenza stessa, come invocano i lavoratori che da 22 giorni sono in fondo ai pozzi e tutte le popolazioni della provincia di Grosseto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cruciani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**CRUCIANI.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario per il suo interessamento alla soluzione del problema e per l'impegno con il quale tenta di contribuire a sanare una situazione che ci tiene tutti in ansia da più di venti giorni, da quando, cioè, i minatori sono scesi in lotta, una lotta irta di pericoli e di sacrifici, che tiene impegnato anche lo Stato attraverso i suoi organi, la prefettura, il Ministero del lavoro, che anch'esso ha tentato di portare un sensibile contributo alla composizione della vertenza.

Intervenendo qualche giorno fa su questo argomento, abbiamo sottolineato i motivi, non certamente imputabili ai lavoratori, per i quali lo sfruttamento di queste miniere non è più competitivo. Ma, a parte il fatto che non intendiamo più tornare su questo argomento, riteniamo che il problema dello sfruttamento del sottosuolo non possa essere sottovalutato né accantonato, ma debba essere attentamente esaminato in tutte le sue prospettive.

Pensiamo che ad essere maggiormente impegnato alla soluzione di questo problema sia il Ministero delle partecipazioni statali, oltre a quello dell'industria. Noi non siamo contrari a concentrare attorno ad aziende a partecipazione statale, e nel caso particolare mi riferisco alla Ferromin, tutte le attività di sfruttamento del sottosuolo.

L'onorevole sottosegretario ci assicura che il problema è allo studio. Pensiamo che sia molto urgente arrivare ad una conclusione, che ci auguriamo positiva. Prendiamo atto anche dei primi positivi affidamenti dati dal Ministero dell'industria, ma non possiamo non associarci alle dichiarazioni dell'onorevole Tononi — che, per essere deputato della zona,

è più informato sul problema — nel richiedere che si faccia presto.

Da questi banchi, ai lavoratori in lotta per la conservazione del posto e per la difesa della produzione nazionale vada tutta la nostra solidarietà.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Piccinelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**PICCINELLI.** Desidero anzitutto ringraziare l'onorevole sottosegretario per la sollecita risposta e per l'impegno assunto di esaminare la possibilità che un'azienda a partecipazione statale subentri nella concessione dello stabilimento minerario di Ravi qualora il ministro dell'industria proceda alla revoca della concessione medesima. Nel contempo sottolineiamo come sia necessario che l'esame della possibilità menzionata sia condotto a termine con tutta la rapidità che la gravità della situazione richiede.

Vi sono infatti, come è risaputo, quaranta minatori a centinaia di metri sottoterra da oltre 20 giorni. Vi sono famiglie in ansia per i loro cari e per il loro stesso avvenire. Interi paesi attendono con trepidazione la positiva soluzione della vertenza, in quanto da essa dipende la prosperità di quella comunità.

Tutta la provincia di Grosseto, senza distinzioni di colore politico, ha seguito con viva apprensione ciò che sta avvenendo nel cuore del suo bacino minerario, non soltanto per il naturale impulso che ha sempre spinto la gente maremmana verso i tribolati e i sofferenti, ma anche nella consapevolezza che il licenziamento dei 110 dipendenti della Marchi veniva ad aggravare ulteriormente la secolare depressione economica della provincia.

Si tratta di una provincia con soli 48 abitanti per chilometro quadrato, e con oltre il 30 per cento delle forze di lavoro — questi dati ci sembrano sufficienti per sottolineare la grave situazione economica locale — che è a tutt'oggi dedito all'agricoltura. Una provincia la cui unica industria è quella mineraria, che in questi ultimi anni, per effetto della concorrenza dei più ricchi giacimenti di altri paesi e della crescente meccanizzazione, è venuta a calare di tono, e per la diminuzione del numero di aziende e per la flessione del numero di addetti a ciascuna di esse. Si è venuto così a creare un fenomeno di esodo prima quasi sconosciuto, e non soltanto nelle zone ad alta ruralità, ma anche in quelle minerarie.

Noi desideriamo dare qui atto ai governi democratici di essere intervenuti in ogni occasione con gli strumenti che il Parlamento aveva messo a loro disposizione per scongiu-

rare il verificarsi di episodi analoghi a quello di cui stiamo parlando, e per rendere meno rapido un processo di naturale degradazione economica, le cui conseguenze potevano essere soltanto in parte eliminate.

Dobbiamo poi rilevare l'urgenza di un intervento che, nel quadro di una politica di piano e nell'ambito dei programmi di attività delle aziende a partecipazione statale, renda possibile la graduale eliminazione delle cause prime della nostra depressione, e permetta, con il sorgere di iniziative individuali di diverso tipo, la tonificazione della nostra economia provinciale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Scricciolo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**SCRICCIOLO.** Si può dire che la vertenza della miniera di Ravi torni oggi, dopo un breve spazio di tempo, ad avere per la seconda volta la sua eco in quest'aula. La prima volta fu quando il nostro gruppo, insieme con altri, richiese ai ministeri dell'industria e delle partecipazioni statali di verificare, ciascuno per la rispettiva competenza, se si ravvisasse l'ipotesi di cui agli articoli 26 e 40 della legge mineraria, concernenti la revoca della concessione alla ditta mineraria, al fine di promuovere il passaggio alle aziende controllate dall'I.R.I., che hanno già solide basi nella provincia di Grosseto.

Il Governo ci rispose allora (e ci ripete in un certo senso oggi) che il mercato delle piriti attraversava un momento di pesantezza, e che quindi una decisione più impegnativa avrebbe richiesto un esame accurato della situazione. In tale senso — fu dichiarato in questa aula — era stata disposta una inchiesta attraverso un ispettore del Ministero dell'industria.

È noto che quella risposta ci parve troppo vaga, certamente non confacente al calore particolare del momento; e per questo, con contorni così incerti e sfumati, non soddisfece il nostro gruppo, preoccupato allora come del resto oggi degli sviluppi di una vertenza che — si badi — non ha soltanto implicanze sindacali, ma anche e soprattutto un riflesso assai grave per l'avvenire economico dell'intero bacino minerario della Maremma.

Il Parlamento non conosce le risultanze esatte dell'indagine ministeriale che si dice sia ormai conclusa. Il Parlamento sa, tuttavia, che il ministro dell'industria ha comunicato di non essere alieno dal considerare l'ipotesi della revoca da noi sollecitata, qualora un'azienda a partecipazione statale o altri privati intendano subentrare all'attuale concessionaria.

Attendevamo perciò con interesse la sua risposta, onorevole sottosegretario, come una conferma delle dichiarazioni rese il 25 settembre in Commissione; abbiamo anche provocato tale risposta per sapere appunto se — al di là delle considerazioni attuali circa il mercato delle piriti, i cui segni di stanchezza dipendono anche, a nostro parere, dall'assenza di una politica organica, comprendente sia l'industria mineraria sia quella chimica-siderurgica — il Governo intenda o meno rifiutare in linea pregiudiziale lo studio dell'ipotesi della « irizzazione » della miniera di Ravi.

Ella, onorevole sottosegretario, ci ha detto oggi di non scartare questa ipotesi: mi dichiaro pertanto parzialmente soddisfatto; mentre le do volentieri atto di quanto ci assicura e mentre sottolineo che il Governo non elude questa volta, come la volta scorsa, la vera sostanza del problema, devo dire, però, che restano tuttora incerte le questioni di prospettiva che sole potrebbero rassicurare i minatori di Ravi e l'intera popolazione maremmana circa l'avvenire immediato e futuro del bacino di Gavorrano e forse anche di tutto il grossetano.

Per questo avremmo voluto una risposta più decisa e per questo, appunto, pur apprezzando la buona volontà del Governo, esprimiamo la nostra parziale insoddisfazione, esortando lei, onorevole sottosegretario, e il ministro delle partecipazioni statali a procedere, sì, con tutta la ponderatezza che il caso richiede, ma anche con la decisione e con la prontezza che vengono imposte dallo stato acuto di agitazione popolare, perdurante ormai da quasi un mese e comportante sacrifici assai gravi per i minatori e per le loro famiglie.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento di interrogazioni urgenti.

#### **Seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (464).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Come la Camera ricorda, nella seduta antimeridiana di ieri è stata chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Antonio Mancini.

**MANCINI ANTONIO, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare il presidente della X Commissione, onorevole Sammartino.

e i colleghi della Commissione medesima che hanno voluto conferirmi l'incarico di relatore sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Ringrazio, poi, gli onorevoli colleghi che nel corso dei loro interventi hanno ritenuto di dover fare menzione della mia relazione, e in particolare quelli che hanno voluto esprimere il loro — forse non meritato — apprezzamento. Certamente, a causa della natura tecnica dello stato di previsione in esame, nonostante le inevitabili divergenze su alcuni problemi di grande o di piccola importanza, si è potuto tuttavia rilevare una notevole concordanza nel contenuto degli interventi, i quali hanno, in sostanza, suffragato le linee generali della relazione, che si possono riassumere nei seguenti punti:

1) Le risultanze contabili dello stato di previsione hanno importanza subordinata rispetto al conseguimento degli obiettivi delle grandi aziende del Ministero delle poste e telecomunicazioni, poiché, come ha affermato il collega onorevole Armato, con felice concisione, la gestione va valutata in termini di efficienza e non in termini finanziari. Pertanto, il *deficit* rilevato per una delle due aziende, sulla cui entità, per altro, esistono discordanti valutazioni, va considerato quale corrispettivo dei servizi resi sotto costo per il raggiungimento di primarie finalità di carattere politico, culturale, sociale e finanziario, nell'interesse dell'utenza e nell'interesse dello Stato. La necessità di sanare il *deficit* è da porre, se mai, in relazione alle difficoltà pratiche che esso comporta per la realizzazione dei necessari programmi di investimento al fine di migliorare i servizi e di adeguarli alle richieste dell'utenza.

2) A tal fine molti onorevoli colleghi hanno convenuto sull'opportunità di tentare una valutazione in termini valutari dei servizi resi sotto costo, e alcuni hanno anche ammesso l'opportunità di porre allo studio una revisione delle tariffe intesa soprattutto a meglio ripartire, secondo principi di giustizia e tenendo conto delle finalità sociali dianzi menzionate, gli oneri gravanti sulle singole categorie di utenti.

3) Le strutture del Ministero, basate sulle leggi del 1925, quando le condizioni erano profondamente diverse (si pensi che, per esempio, allora la televisione non esisteva e la radiofonia e i servizi telefonici avevano importanza enormemente diversa da quella attuale), vanno indubbiamente rivedute ed aggiornate, per rendere più pronta ed agevole la prestazione

dei servizi, più chiare le competenze e le responsabilità, più aderente l'organizzazione alla realtà aziendale, tenendo presenti le seguenti direttive: regolamentazioni e metodi di lavoro produttivistici più vicini a quelli in uso nelle aziende industriali che non a quelli propri degli organismi burocratici; decentramento per quanto possibile vasto delle attività connesse con l'esercizio; semplificazione e diminuzione del numero dei canali di comando, evitando sovrapposizioni e inframmettenze che sono fonti di incertezze. Mentre la riforma generale di struttura deve ispirarsi ai principi fondamentali che saranno applicati per la riforma generale della pubblica amministrazione, date le caratteristiche dei servizi gestiti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni opportuna appare la proposta, avanzata dall'onorevole Armato, di anticipare quei provvedimenti — di modesta entità, ma di grande portata pratica — che l'esperienza quotidiana dimostra più urgenti.

4) Le strumentazioni tecniche, le attrezzature, le sedi appaiono chiaramente inadeguate alle esigenze attuali ed in ritardo talora grave rispetto allo sviluppo tecnologico generale. Mentre in alcuni settori (telecomunicazioni statali e radio) sono stati finanziati e sono in fase di avanzata realizzazione piani di ammodernamento che fra breve daranno risultati notevoli, per quanto si riferisce alle sedi di servizio, agli alloggi per il personale, alla meccanizzazione e — dove è possibile — all'automazione dei servizi postali e di banco-posta ci si trova ancora nella fase sperimentale, con timide e modeste iniziative, assolutamente inadeguate alle esigenze. Occorre quindi elaborare un piano regolatore dei servizi postali e di banco-posta, da coordinare con quelli già elaborati per il servizio telefonico e per quello telegrafico, che impegni mezzi adeguati e tempi necessariamente vasti per la realizzazione; piano i cui obiettivi possono essere riassunti con estrema semplicità nei seguenti punti: la lettera si deve muovere con la stessa velocità e utilizzando gli stessi mezzi usati dal comune passeggero; un'operazione di banco-posta non deve richiedere maggior tempo né essere regolata da una procedura più complicata della medesima operazione svolta presso uno sportello bancario; un telegramma deve giungere a destinazione entro un paio d'ore o — al massimo — tre ore nell'ambito della Repubblica italiana; una comunicazione telefonica dev'essere data immediatamente a breve distanza o nel distretto, entro 30 o 60 minuti nel servizio interurbano, a seconda che si tratti di comunicazioni a media o a lunga

distanza; fra i maggiori centri e nell'ambito dei distretti deve funzionare la teleselezione.

5) Il personale va adeguato alle crescenti esigenze dovute all'irreversibile aumento del traffico, con un congegno automatico, legato ai numeri indici accertati dagli uffici statistici del Ministero, al fine di evitare continue sfasature tra le disponibilità e le esigenze, in una rincorsa che non conosce fine. Nell'ambito della riforma di struttura, va dato al personale un trattamento adeguato alle funzioni che svolge e ai sacrifici particolari che gli sono richiesti, ed un ordinamento giuridico conforme alle caratteristiche delle aziende produttrici in cui il personale medesimo opera, le quali rendono più che mai necessario il cosiddetto grado funzionale.

6) La riforma delle strutture e l'adeguamento delle strumentazioni tecniche appor-teranno indubbiamente non solo migliorie decisive nel campo della rapidità e precisione dei servizi, ma anche miglioramenti nelle risultanze della loro gestione finanziaria, sicché io ritengo che l'onorevole Riccardo Fabbri abbia colto nel giusto quando ha asserito che la politica della lesina, alla lunga, si è dimostrata tutt'altro che utile ed economica.

Queste, signor ministro, in rapida sintesi, le risultanze — almeno quali a me appaiono — della lunga ed appassionata discussione svoltasi prima in sede di Commissione e poi in quest'aula. Io le sottopongo a lei, sicuro che il suo dinamismo da tutti riconosciuto, la freschezza delle sue energie e la solidale collaborazione dei sottosegretari onorevoli Terranova e Gaspari, del nuovo direttore generale dottor Ponsiglione, scelto recentemente con mano felice, dell'ispettore superiore delle telecomunicazioni, ingegner Antinori, riconosciuto come una autorità in campo internazionale nel settore particolare di sua competenza, e di tutti gli impiegati delle aziende che ella amministra e alle quali sovrintende, le renderanno possibile avviarsi rapidamente sul lungo cammino necessario per tradurre queste che io oserei chiamare « direttive di massima » in realtà.

Conclusa questa prima parte del mio intervento, in cui mi sono sforzato di interpretare il più fedelmente possibile il pensiero della Camera, mi sia consentito di trattare con uguale rapidità alcune questioni particolari per le quali evidentemente la relazione, forse a causa della sua concisione, non è stata sufficientemente chiara o in cui sono affiorati dissensi di notevole entità; e anche, signor ministro, di esprimere il mio parere su alcune

proposte che sono state formulate nel corso della discussione.

La prima e più grave questione che ritengo sia emersa nella discussione in quest'aula e in Commissione si riferisce al pareggio del bilancio; a questo argomento ricordo di aver praticamente dedicato una parte — la quarta — della relazione redatta a nome della Commissione. Va rilevato che il disavanzo effettivo dell'amministrazione postale, denunciato in 19 miliardi e 790 milioni per l'esercizio 1963-64, va aumentato, per altre occorrenze, di una somma press'a poco valutabile intorno ai 45 miliardi, per esigenze ancora fronteggiate dal Tesoro e di cui bisogna intuire le cause e le possibilità di rimedio.

Le cause, a mio giudizio e secondo quanto contenuto nella parte quarta della relazione — che ritengo di dover confermare — sono costituite anzitutto dagli oneri di carattere sociale, pertinenti direttamente con i compiti istituzionali che l'amministrazione postelegrafonica è tenuta ad assolvere, specie allorché si tratti di estendere i propri servizi di istituto in zone con scarso traffico e con modalità particolarmente onerose, quali possono essere, per esempio, il servizio pacchi nei piccoli centri, il servizio telegrafico estremamente marginale, il recapito della corrispondenza nelle zone più sperdute delle nostre campagne.

Vi è poi una seconda categoria di oneri ugualmente di carattere sociale, che però correttamente dovrebbero essere considerati extraziendali, in quanto, sebbene perseguano primari obiettivi di carattere pubblicistico, non sono sicuramente connessi con l'esercizio delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e telecomunicazioni: pertanto le relative spese andrebbero correttamente imputate alle amministrazioni per il beneficio delle quali i servizi vengono resi. Mi riferisco ai servizi cosiddetti delegati, buoni postali fruttiferi e risparmi, esercitati per conto e nell'interesse della Cassa depositi e prestiti; mi riferisco al servizio dei conti correnti, che, pur essendo di natura istituzionale, viene svolto con modalità e applicando tariffe che corrispondono alle esigenze della Cassa depositi e prestiti di avere un certo gettito da questo particolare servizio; mi riferisco ai pagamenti I.N.P.S., a quelli per conto del Tesoro e ad altri, per i quali veramente nel decorso anno fu approvata dal Parlamento una legge da noi chiamata « sugli oneri extraziendali », che prevede l'integrale rimborso di queste spese (legge che però a mio giudizio fino ad ora non ha trovato sufficiente o precisa applicazione).

Infine la causa principale del *deficit* dello stato di previsione dell'amministrazione delle poste è costituita dall'esercizio in perdita del servizio stampe, reso a prezzi bassissimi e in alcuni casi (dobbiamo dirlo; molti autorevoli colleghi hanno del resto condiviso questa osservazione) senza che se ne veda obiettivamente la ragione, mentre in altri settori questa ragione può essere intravista e senz'altro convalidata. Ma si tratta di oneri che non hanno pertinenza e connessione diretta con l'esercizio dei servizi istituzionali da parte dell'amministrazione delle poste.

Al paragrafo 17 della mia relazione, trascurando le rimesse o le rifuse o i *deficit* connessi con la prima voce di quelle sopra elencate, cioè con i servizi istituzionali, ho ritenuto di poter valutare (e ritengo in modo prudentiale) in circa 20 miliardi la differenza fra gli oneri effettivi subiti dall'amministrazione postale e i rimborsi ottenuti dalle altre amministrazioni per i servizi delegati, e in circa 40 miliardi il minor gettito del servizio di stampe connesso con l'applicazione di tariffe che hanno evidentemente carattere extraziendale e quindi carattere politico.

Oltre a chiedere che sia data applicazione alla legge sugli oneri extraziendali per ottenere l'integrale rimborso dalle altre amministrazioni degli oneri sostenuti per conto di queste, ho anche sottoposto una sommissa proposta, di operare almeno una discriminazione nel campo delle stampe e delle relative tariffe, distinguendo quelle che hanno carattere e contenuto sociale da quelle che hanno invece soltanto scopi di propaganda commerciale, per le quali ultime non si vede la ragione per cui l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni debba subire dannosissime conseguenze sul proprio bilancio.

Non è quindi fondato, a mio avviso, il rilievo formulato dall'onorevole Cruciani, il quale ha asserito che io avrei indicato questo *deficit* senza però suggerire le strade per arrivare al pareggio. Tuttavia concordo con l'onorevole Cruciani nel ritenere che in fondo il pareggio non è tutto per l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, ma deve essere considerato uno strumento per rendere possibile una politica di investimenti altrimenti inattuabile.

Allo stesso onorevole Cruciani, che ha chiesto direttamente al relatore notizie in merito ai servizi di telescriventi private (telex ad uso privato), rispondo che tale servizio non è più nella fase sperimentale, ma è già in larga parte in gestione, tanto è vero che dei 36 centri compartimentali previsti dal piano

regolatore telegrafico nazionale 15 sono già in attività, una decina sono in fase di allestimento finale e i rimanenti attendono di essere attuati. Ognuna di queste centrali, si noti, non abbraccia una sola città, ma estende il servizio ad un territorio la cui ampiezza corrisponde, *grosso modo*, a quella di un'intera regione.

Tornando alle stampe, mi corre l'obbligo di ribadire alcune considerazioni già svolte nella relazione scritta. Il numero delle stampe rappresenta in percentuale l'88 per cento delle lettere ordinarie che transitano dagli uffici postali della Repubblica, mentre il provento non è pari all'88 per cento, come parrebbe logico, ma solo al cinque per cento. È vero che sono stati applicati taluni aumenti, ma ancora oggi un quotidiano paga per la spedizione una tariffa di 30 centesimi e una rivista a rotocalco soltanto due lire, se non supera i cento grammi. Sarebbe bene confrontare queste tariffe con quelle corrisposte ai diffusori di questi stessi quotidiani e settimanali, notevolmente maggiori. Spero comunque che l'onorevole Calabrò voglia convenire con me che si tratta di cifre che hanno valore quasi simbolico e sono forse da considerare irrisorie.

L'onorevole Bonea, poi, spero vorrà avere pazienza se io asserisco che non è persuasiva la sua osservazione secondo la quale, essendo il fine sociale che si persegue con la diffusione della stampa identico a quello che persegue l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, rivedere le tariffe sarebbe praticamente cosa irrilevante e inutile. Ammesso che le due finalità siano perfettamente identiche e che in una delle due non vi siano scopi di lucro, resta sempre il fatto che non sarebbe comunque l'amministrazione postale quella tenuta a fronteggiare tali esigenze di carattere sociale.

Sempre riguardo al problema del pareggio, non è pensabile che si possa continuare a fare ricorso a mutui a ripetizione che, gravando di anno in anno con quote crescenti per capitali e per interessi sullo stato di previsione dell'amministrazione, rendono il bilancio sempre più rigido ed asfittico, sempre meno nella condizione necessaria per fronteggiare quelle esigenze di investimento che sono chiarissime per tutti.

Il problema del pareggio del bilancio va esaminato sotto prospettive diverse a seconda che si consideri un periodo breve o uno lungo. Indubbiamente a lungo termine potranno soccorrere le risultanze della riforma di struttura e la razionalizzazione dell'organizzazione del-

l'azienda postale, così come potranno giovare le risultanze positive di un adeguato programma di investimenti. A breve termine, invece (intendo naturalmente a distanza non di mesi o di un anno solo, ma di un certo numero di anni), si può solo fronteggiare il disavanzo aumentando le entrate o trasferendo al Tesoro parte delle spese.

All'onorevole Fabbri, che pensa si possa in parte fronteggiare il *deficit* espandendo i servizi, devo rispondere che fino a quando determinati servizi saranno resi sottocosto — sicché per ogni singola operazione vi è una perdita — espandere questi servizi sicuramente non conduce a diminuire il *deficit*, sibbene, se mai, ad aumentarlo. Con questo non voglio negare che l'amministrazione abbia il dovere di espandere i servizi nei limiti delle sue possibilità.

Né si può ricorrere, per il pareggio del bilancio, all'eliminazione di sperperi ai quali l'onorevole Fabbri si è riferito, che non sono a mia conoscenza, ma non possono avere grande entità, se è vero, come è vero, che la spesa per il personale impegna oltre il 90 per cento delle entrate, sicché la zona residua in cui sperperare non ha sufficiente ampiezza.

In merito all'azienda di Stato per i servizi telefonici, il bilancio rispecchia fedelmente le risultanze effettive, ed ogni argomentazione in contrario a me pare assolutamente ingiustificata ed infondata. Una interpretazione diversa non è possibile; ritengo comunque di poter tranquillamente rispondere all'onorevole Sangalli — il quale, trattando con molta passione la materia, ha affermato che l'incorporamento in sede di riforma dei servizi telegrafici in un'unica azienda con quelli telefonici potrebbe minacciare la stabilità e le risultanze del bilancio dell'azienda statale dei servizi telefonici — che dopo il programma di investimenti realizzato nel settore telegrafico, dopo la realizzazione delle centrali telex, a seguito dell'unificazione dei mezzi materiali, cioè dei fili sui quali corrono i diversi messaggi (è stata attuata l'utilizzazione per servizi estremamente periferici del telefono, come primo passo nella trasmissione dei messaggi), dopo tutto questo il bilancio parziale, particolare dei servizi telegrafici non può più considerarsi passivo, anzi probabilmente diventerà presto attivo, consolidando quindi, se mai, le disponibilità e la potenzialità finanziaria dell'azienda di Stato dei servizi telefonici.

Un altro punto è stato toccato con particolare interesse da alcuni colleghi, ed è quello che si riferisce al futuro assetto del Mini-

stero. Nessuno disconosce l'opportunità — che è dettata poi da considerazioni di natura tecnica e funzionale che non ammettono alcuna contraddizione — di unificare il servizio telefonico e telegrafico, già gestiti direttamente dallo Stato, tramite il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Con questo penso di aver fugato le preoccupazioni dell'onorevole Sangalli.

Si è discusso sull'opportunità di articolare il Ministero in tre aziende anziché in due (come propongo nella mia relazione), separando i servizi di banco-posta da quelli di posta-lettera, con una separazione che non costituisca però una completa fenditura verticale, in quanto le due aziende avrebbero in comune alcuni organismi di vertice, intermedi e periferici. La proposta è motivata dalla seducente prospettiva (o dal seducente desiderio) di mettere a disposizione delle piccole e medie aziende il notevolissimo volume del piccolo risparmio raccolto dall'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

A riguardo vi è da muovere una prima obiezione, che non è sicuramente di carattere scientifico né tecnico, ed è questa: come può l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, tramite il suo personale, nella sua attuale organizzazione giuridica, con il rispetto dei suoi attuali regolamenti, esercitare un'attività creditizia, in cui l'unica sicurezza è costituita dalla discrezionalità? Può il direttore provinciale o compartimentale di questo servizio rifiutare a qualcuno il medesimo trattamento che applica ad altri, in implicito contrasto con i principi generali del nostro diritto amministrativo applicati nel campo postale? O non sarebbe forse costretto a concedere crediti a chiunque dimostrasse con una documentazione, per esempio, di avere i requisiti necessari per accedere ai pubblici impieghi, compreso quello dell'amministrazione postale?

Ma, a prescindere da questa considerazione che può anche essere considerata superficiale, mi pare che il problema vada esaminato sotto altro profilo. I fondi raccolti dall'amministrazione delle poste e telecomunicazioni tramite i suoi numerosi uffici sono devoluti alla Cassa depositi e prestiti e costituiscono il nerbo delle risorse finanziarie della Cassa medesima, da destinare ai programmi di investimenti pubblici e al finanziamento di enti pubblici. Dove si potrebbe ritrovare la disponibilità monetaria necessaria per raggiungere queste pubbliche finalità, ove una parte o tutto il risparmio raccolto dalle casse postali venisse dirottato nel settore privati-

stico, in quanto impiegato per finanziamenti a piccole e a medie imprese?

Un eguale ragionamento, a mio giudizio, si può fare in merito al problema del tasso degli interessi, sul quale vari colleghi hanno portato la loro attenzione. Questo problema è, indubbiamente, di pertinenza del ministro del tesoro: ma noi potremo sempre raccomandare all'onorevole ministro di rendersi interprete del nostro pensiero per una diversa sistemazione di questo tasso di interessi; senonché il ministro del tesoro, nel manovrare il tasso degli interessi, agisce come l'idraulico che in prossimità di una sorgente ripartisce, a mezzo di un coltello ripartitore, tra più canalizzazioni o acquedotti l'acqua proveniente dalla stessa sorgente. E non vale il patriottismo o il campanilismo particolare delle diverse canalizzazioni: il ripartitore nel fare questa operazione deve tener presente il raggiungimento dello scopo finale, che qui è la ripartizione della disponibilità finanziaria tra investimenti nel campo della privata iniziativa e investimenti nel campo delle esigenze di carattere pubblico.

Penso che l'onorevole Calvaresi, che in particolare ha trattato questo problema, riflettendo sulle conseguenze che un eventuale accoglimento della sua proposta comporterebbe — se, come credo, non abbia intenzione di comprimere l'attività degli enti pubblici, ma semmai di estenderne l'attività — vorrà rimeditare la proposta stessa.

Con questo mi pare di aver risposto anche al collega De Capua, che ha pure trattato la questione.

Altro problema è quello delle numerose osservazioni fatte in merito ai servizi della R.A.I.-TV. Non voglio e non posso entrare in particolari; ma posso dirle, onorevole ministro, che in questo caso i dissensi sono stati unanimi, perché a quelli che ella ha ascoltato, provenienti dal settore di destra e da quello di sinistra della Camera, può tranquillamente aggiungere (anche se fino ad ora non sono stati verbalmente espressi) rilievi di identica natura mossi dal gruppo politico al quale mi onoro di appartenere.

Tutti diciamo, in fondo, una cosa: che vogliamo dalla R.A.I.-TV. obiettività e verità. Ma questa obiettività e questa verità ognuno la intende un po' a modo suo. La più celebre definizione della verità — che fa parte del patrimonio culturale antico, della Scolastica, e credo non sia stata mai superata — mi pare sia: *Veritas est adequatio rei intellectui*. Questa definizione, contrapponendo un elemento oggettivo ad uno di carattere soggettivo, pare

che autorizzi in una certa misura e in una certa maniera la tendenza, secondo cui a ciascuno possono sembrare giuste cose che ad altri possono anche non sembrare tali.

Qui è stato riportato un esempio. Vi è viva doglianza da parte di un settore per una trasmissione televisiva — e non è che io ne sia stato entusiasta — in cui è stata diffusa una canzone anarchica. Ora, se si volesse soltanto la verità, nessuno può negare che in un certo periodo storico, quello cui si riferiva tale programma, qualcuno abbia cantato la canzone degli anarchici; per cui ripeterla non era sicuramente tradire la verità, né impegnare la radiotelevisione ad esprimere il suo consenso al contenuto della canzone stessa. Questo vuol dire anche che una notizia può essere obiettivamente esatta, e che tuttavia con essa si possano conseguire fini di parte.

Se non sbaglio, quando si parla di volere l'obiettività e la verità, spesso si intende forse il conseguire determinati obiettivi, impedendo che altri li possano ottenere. A titolo di illustrazione finale potrei aggiungere che in fondo i colleghi comunisti leggono *L'Unità* e vi trovano obiettività e notizie esatte; i colleghi del Movimento sociale italiano leggono *Il Secolo d'Italia* e vi trovano obiettività e notizie esatte; noi leggiamo *Il Popolo* e vi troviamo obiettività e notizie esatte: ma confrontando le testate di questi diversi giornali risulta chiaro che neppure lontanamente esse somigliano l'una all'altra. Stando così le cose, con un solo giornale, quello della R.A.I.-TV., appare estremamente arduo e difficile poter soddisfare tutti. Ciò non toglie, onorevoli colleghi dell'opposizione, che neppure noi troviamo il telegiornale e i notiziari di natura politica esattamente rispondenti a quelli che sono i nostri desideri. Ho dunque pregato l'onorevole ministro di aggiungere le nostre alle vostre doglianze, perché anche noi ci riteniamo non soddisfatti.

Forse giustizia vorrebbe che si cercasse di scontentare il minimo possibile tutti, essendo evidente che è impossibile soddisfare tutti. Forse giustizia vorrebbe anche che, nel graduare il peso di questa insoddisfazione, si tenesse presente l'elemento fondamentale di una vita organizzata con il sistema democratico, secondo cui la maggioranza ha un proprio peso, senza per altro in alcuna maniera voler comprimere, opprimere o negare i diritti della minoranza.

CALVARESÌ. La democrazia cristiana ha la maggioranza relativa.

POERIO. Non è da buon cattolico tradire la scolastica!

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. In merito ai problemi di natura artistica e culturale della radiotelevisione, forse potrebbe valere lo stesso ragionamento.

Per un momento mi attarderò ad esaminare il problema dei telefoni, in merito al quale nella seduta di ieri si sono svolte discussioni alquanto vivaci. Alcuni colleghi hanno rivolto precise domande, che possono essere sostanzialmente sintetizzate così: come mai, con le somme versate per i singoli allacci, non si può provvedere all'estensione della rete, specie nell'Italia meridionale? Come mai l'azienda di Stato per i servizi telefonici riesce ad autofinanziarsi, come è stato dimostrato, e non riescono invece ad ottenere lo stesso obiettivo le società telefoniche controllate dall'I.R.I.?

Alla prima domanda rispondo con alcuni dati. Mentre il costo di un allaccio, secondo i calcoli effettuati nel 1959 da una commissione di esperti nominata dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni, è mediamente di lire 300 mila, il contributo medio corrisposto dai nuovi utenti è di lire 20 mila. Non credo siano necessari altri commenti. E non vedo neppure perché si debba istituire una specie di parallelismo tra l'azienda di Stato per i servizi telefonici, egregia e funzionante istituzione, e quell'altra parte del servizio che è esplicata dall'I.R.I.

In merito alle risultanze finanziarie che vengono considerate squilibrate, bisogna porre mente al fatto che mentre l'azienda di Stato per i servizi telefonici esercita servizi di carattere interurbano, le concessionarie esercitano anche servizi di carattere urbano. Le tariffe interurbane non hanno niente di eccezionale, e sono appena appena sufficienti per coprire le spese di gestione; quindi il risultato brillante conseguito dall'azienda si deve non solo a un'ottima organizzazione, ma anche alla previdenza con cui è stato realizzato un certo notevole programma, che penso potrà essere completato al più presto, trasformando del tutto il panorama delle comunicazioni telefoniche nazionali.

Le tariffe urbane, invece, sono esattamente al di sotto della metà della media internazionale. Qui si è detto che è difficile comparare determinati dati, se non si può dimostrare la loro omogeneità: cioè è difficile comparare le tariffe italiane a quelle francesi e inglesi, che sono doppie e quadruple rispettivamente, perché non si sa bene se esse siano omogenee tra loro. Penso tuttavia che la non omogeneità dei dati, pur se notevole, non sia tale da poter

giustificare l'eccessivo divario esistente tra le diverse tariffe.

Di questo problema dobbiamo occuparci seriamente. Se veramente vogliamo che i 200 mila utenti dell'Italia meridionale abbiano al più presto il loro allaccio, non possiamo trascurare di preoccuparci del problema finanziario di società che oltretutto sono organi ausiliari dello Stato.

Per concludere, tratterò alcuni temi relativi al personale. Il primo si riferisce agli alloggi. Numerose proposte sono state fatte, richiamando l'attenzione del ministro sull'opportunità di utilizzare le disponibilità degli enti previdenziali postelegrafonici per un programma di costruzione di case. Ritengo che l'amministrazione debba incoraggiare i due istituti a questi investimenti, anche per garantire dal fenomeno ormai costante e pluriennale della svalutazione le loro risorse finanziarie, che sono di proprietà degli impiegati.

Penso che gli istituti bene facciano operando questi investimenti e applicando fitti che diano un minimo di redditività, pur se modestissimi e inferiori a quelli correntemente praticati. Ma in tal caso questi appartamenti, seppure verranno a costare meno della media del mercato, non saranno sicuramente accessibili al personale delle poste nella stessa misura in cui possono esserlo gli alloggi popolari. Ed allora, accanto a questo programma — che va incoraggiato e deve essere di carattere autonomo — penso che l'amministrazione delle poste debba realizzare un altro programma, seguendo i sistemi di quella edilizia popolare che ha dato tanti benefici e tanti frutti.

In merito al personale, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su alcune proposte formulate dall'onorevole Canestrari per quanto si riferisce al personale degli ex uffici ricevitoriali. Tale personale non può essere in alcuna maniera considerato, sia pure per il lontano passato, come personale fuori ruolo, in quanto aveva una particolarissima figura giuridica che senza dubbio lo avvicinava molto di più al personale di ruolo che a quello fuori ruolo. Quindi, per quanto si riferisce alla quiescenza e alla buonuscita e per la valutazione del servizio ai fini della carriera, mi pare siano fondate le richieste dell'onorevole Canestrari — come quelle dell'onorevole Armato — in merito al personale ex ausiliario. Questo ultimo personale aveva sostenuto un regolare concorso, quindi non può essere considerato fuori ruolo, anche se, per un sistema vessatorio allora in vigore solo nell'ammini-

strazione delle poste, era di ruolo, ma per un periodo a termine.

Del pari ritengo viva attenzione vada rivolta alle richieste formulate dall'onorevole Armato in merito ai mansionisti, impiegati assunti tra il 1940 e il 1948, per i quali in Commissione anche l'onorevole Fabbri ha presentato ordini del giorno, di cui l'onorevole ministro assicurò il benevolo esame.

All'onorevole Bignardi, che avrebbe notato un certo contrasto tra la mia relazione e quella del senatore Genco in merito all'esigenza di personale dell'azienda, dichiaro che anche io ritengo che l'attuale personale dell'amministrazione potrebbe svolgere una più vasta mole di lavoro, purché avesse la strumentazione tecnica e l'attrezzatura adeguata, che sono da realizzare con un piano che non può essere attuato in una settimana. Non è possibile confrontare il rendimento di questo personale, in relazione al quale l'investitura *pro capite* in attrezzatura e strumentazione è bassissimo, con la produttività dell'amministrazione postale americana, dove certo le strumentazioni tecniche sono eccezionalmente più moderne ed efficienti, in relazione al maggior grado di prosperità di quella amministrazione.

D'altronde, l'onorevole Armato ha chiarito come il tasso percentuale dei dipendenti postelegrafonici esistenti in Italia sia uno dei più bassi d'Europa e del mondo. Mi pare, quindi, che il personale vada integrato al più presto, e che una garanzia veramente notevole potrebbe aversi sottoponendolo ad accertamenti psico-fisici presso l'E.N.P.I., che è un organismo ausiliario dello Stato particolarmente rigoroso e potrebbe dare la massima garanzia di obiettività nei suoi accertamenti.

Devo infine una risposta all'onorevole Bonea; o, meglio, gli rivolgo la vivissima preghiera di leggere effettivamente la mia relazione: non vi troverà certamente appigli per confermarsi nell'opinione che io avrei ritenuto di muovere apprezzamenti negativi nei riguardi del personale postelegrafonico, alla cui famiglia, tra l'altro, sono orgoglioso di appartenere da 28 anni. Con il consenso del signor Presidente, non tanto per polemizzare con l'onorevole Bonea, quanto per ripetere in questa sede più autorevole quello che ho già esposto in Commissione, leggerò alcune righe della mia relazione. Valutando la situazione finanziaria dell'amministrazione postelegrafonica, affermavo: « Perciò nel complesso le risultanze sono da giudicare positive, e mentre deve auspicarsi un miglioramento nei servizi specie per quanto attiene alla

loro precisione e rapidità, non si può fare a meno di riconoscere ed apprezzare il grande spirito di sacrificio e di attaccamento all'amministrazione dimostrato da tutto il personale, che si sforza di sopperire con la propria buona volontà alla inadeguatezza dei mezzi, alle deficienze degli organici ed alla imponenza di un traffico, soggetto, nel suo flusso, ad amplissime oscillazioni ».

E chiudevo la mia relazione con queste parole:

« Onorevoli colleghi, nel concludere questa esposizione il pensiero va ai 144 mila dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che prestano con fedeltà una opera silenziosa e complessa, allo scopo di superare gli ostacoli che le distanze frappongono ai rapporti tra gli uomini nel campo dei sentimenti e degli affari. Essi non servono i soli cittadini della nostra patria ma l'intera umanità, per la quale la grande famiglia postelegrafonica costituisce un esempio di concorde collaborazione, ed i servizi postelegrafonici una sottile e pur tenace rete di fratellanza.

« Questo personale, che non conosce soste nel suo lavoro, né quando le condizioni meteorologiche lo rendono più gravoso, né quando l'atmosfera particolare delle grandi festività fa sentire più vivo il desiderio del focolare domestico caldo di affetti, non attende da noi solo il giusto riconoscimento delle sue benemeritenze, della sua fedeltà e delle sue fatiche, ma, con uguale intensità, provvidenze che rendano più fruttuoso il proprio impegno e più efficace la propria alacrità ».

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella relazione ed in questo mio intervento ho cercato di approfondire, nei limiti delle mie capacità e della disponibilità di tempo, alcuni dei problemi che interessano la vita ed il funzionamento degli organismi dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Spero che la mia modesta fatica possa rappresentare un piccolo ma positivo contributo alla soluzione di questi problemi, affinché la collettività nazionale e tutta la famiglia umana, che utilizza gli strumenti apprestati dal nostro paese per i servizi postali e di telecomunicazione, ne possano avere benefici sempre crescenti.

Con tali sentimenti vi prego di esprimere il vostro voto favorevole agli stati di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, dell'amministrazione postelegrafonica e dall'azienda di Stato per i servizi telefonici. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

**Presentazione di un disegno di legge.**

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

«Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

**Si riprende la discussione.**

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, iniziando la mia replica a conclusione della discussione sul bilancio desidero unirmi a quanti da ogni settore si sono complimentati con il relatore, onorevole Antonio Mancini, per l'ampiezza e la chiarezza della sua relazione, nella quale ha affrontato in modo organico e compiuto i problemi dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni e dell'azienda telefonica di Stato. All'elogio unisco il ringraziamento: perché la sua relazione scritta e la replica orale semplificano molto il mio compito; compito non facile, onorevoli colleghi, perché replicando alla Camera dei deputati a soli venti giorni di distanza dalla replica al Senato della Repubblica, e non volendo qui ripetere quanto già ho dichiarato nell'altro ramo del Parlamento, dovrò necessariamente riferirmi al mio precedente discorso, che d'altra parte è stato tenuto ben presente da coloro che sono intervenuti nella discussione generale.

Ringrazio anche gli onorevoli colleghi che hanno partecipato alla discussione del bilancio in sede di Commissione e in Assemblea; e desidero assicurarli che ho tenuto conto e terrò conto di tutte le loro osservazioni, considerandole un contributo altamente positivo per i compiti che l'amministrazione deve affrontare, anche se l'ampiezza e il numero degli interventi non mi consentirà, come sarebbe mio desiderio, di rispondere particolarmente a ciascuno di essi.

Eviterò nella mia esposizione il più possibile di riferirmi a statistiche. Per brevità, se l'onorevole Presidente lo consente, consegnerò all'ufficio resoconti, per la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta, alcune tabelle.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole ministro.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La ringrazio. Mi astengo anche dal compiere un'analisi delle singole cifre del bilancio, compito già adempiuto d'altra parte, in modo egregio, dall'onorevole Antonio Mancini. Mi limiterò, pertanto, ad alcune considerazioni di carattere generale sull'esposizione del bilancio, di cui si sono particolarmente occupati gli onorevoli Fabbri, Calvaresi e Cruciani.

La previsione per l'esercizio 1963-64 presenta un *deficit* di 19 miliardi e 790 milioni, mentre il bilancio dell'azienda di Stato per i servizi telefonici si chiude con un avanzo di 11 miliardi e 882 milioni. Potremmo, quindi, considerando globalmente il bilancio di tutto il Ministero, concludere che il disavanzo complessivo supera di poco i 7 miliardi.

Questa conclusione, però, sarebbe superficiale ed affrettata: per ragioni di forma, perché, come è noto agli onorevoli colleghi, i due bilanci non si integrano a vicenda, anche se sarebbe auspicabile — ed in questo senso mi impegno ad operare — che l'integrazione realmente avvenga; e per ragioni di sostanza, perché, per l'anno in corso, la notevole maggiore spesa dipendente da modificazioni del trattamento economico del personale in servizio ed in quiescenza, intervenute durante l'anno, è sostenuta dal Ministero del tesoro. Il *deficit* effettivo è quindi molto superiore, come bene ha sottolineato l'onorevole Mancini nella sua relazione scritta e nella replica orale; e a questo *deficit* ed ai modi di farvi fronte dobbiamo rivolgere la nostra attenzione.

Il tema è stato affrontato da numerosi colleghi intervenuti nella discussione. Occorre, innanzi tutto, considerare la natura di grande azienda di pubblico servizio, tipica dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. Questo punto di partenza, al quale giustamente si è richiamato l'onorevole Fabbri, ci consente di sfuggire al semplicistico dilemma secondo cui, per sanare il *deficit*, occorre ridurre le spese od aumentare le entrate, affrontando una sostanziale revisione dell'attuale sistema tariffario. Né l'una né l'altra di queste soluzioni appaiono realistiche.

Anche se è dovere di un saggio amministratore valutare con ogni attenzione e con ogni cura le spese, si deve considerare che la maggior parte di esse sono incompressibili perché riguardano il personale, mentre altre sono già comprese in limiti inferiori a quelli che sarebbero necessari per mantenere l'efficienza dei servizi e dei complessi impianti ad essi adibiti.

Per quanto riguarda l'incremento delle entrate, il problema potrebbe essere teoricamente risolto con l'adeguamento dei prezzi ai costi, cioè con l'aumento delle tariffe. Tale soluzione però sarebbe piuttosto semplicistica, perché le attività svolte dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non possono essere comparate ad attività privatistiche, avendo esse un profondo contenuto sociale che impone talvolta di prescindere dagli scopi di lucro che sono appunto peculiari delle attività privatistiche.

Per questo il livello dei prezzi dei servizi è quasi sempre inferiore a quello che risulterebbe dall'accertamento del costo; mentre si impone altresì un'estensione dei servizi, specie nel sistema capillare, che raramente risponde a criteri puramente economici. Ciò, però, non può significare che debba essere imputato alla gestione aziendale l'introito inferiore alle spese sostenute.

Allo scopo di contemperare queste due esigenze, e cioè di andare incontro alle necessità di carattere sociale, e di evitare nel contempo differenziazioni che non fossero giustificate da questo stesso carattere, già da molto tempo si è affrontato il problema e si è constatato che la parte dei costi non coperta dai prezzi derivava da facilitazioni concesse a due gruppi di destinatari: facilitazioni concesse ad individui, o meglio ancora ad enti ed istituti per servizi resi sotto costo o gratuitamente, e facilitazioni concesse genericamente all'intera comunità nazionale.

La sistemazione del primo aspetto della questione era naturalmente più facile, perché i destinatari dei benefici erano chiaramente individuabili; venne pertanto adottata la legge abolitiva degli oneri extraziendali, legge che è in parte entrata in attuazione completa ed in parte attende la definizione degli accordi prescritti dalla legge stessa per la determinazione dei rimborsi dovuti all'amministrazione postelegrafonica. L'applicazione pratica di questa legge ha già permesso il recupero di circa 15 miliardi sui proventi della posta-lettere, di cui circa 10 fin dall'esercizio 1962-1963 e gli altri 5 nell'esercizio di cui ci oc-

cupiamo, che sono espressamente indicati come aumento della particolare voce di bilancio.

Naturalmente, l'accertamento di questi proventi è stato il primo e il più semplice, perché si trattava soltanto di corrispondenza che in precedenza veniva avviata senza affrancatura, e che invece oggi è sottoposta tutta — onorevole Bonea — alla normale tariffa, anche se con sistemi diversi da quelli esistenti per il privato utente, ma sempre basati sul pagamento integrale di quanto dovuto, e ciò nel rispetto della legge, sia pure con tutte le semplificazioni possibili nel sistema delle rilevazioni.

La seconda parte della legge prevede poi che vengano rimborsati in base al costo i servizi diversi che l'amministrazione presta per altre amministrazioni dello Stato ed enti pubblici, per i quali non è prevista una tariffa. Naturalmente, per la determinazione di questi costi, che debbono poi essere anche approvati da una apposita commissione, è necessario stipulare convenzioni con i diversi enti interessati.

La definizione di queste diverse convenzioni ha naturalmente richiesto tempo per le trattative, che per altro oramai sono pressoché completate; ma ciò non ha permesso, al momento della compilazione della previsione di bilancio — cioè circa un anno fa — di inserire nelle entrate i proventi di tali rimborsi, se non come semplice menzione degli acconti che i vari enti comunque versano. In effetti, dai calcoli finora eseguiti, posso affermare, con notevole approssimazione, che la somma introitata nell'esercizio a questo titolo si aggirerà sui 6 miliardi e mezzo per i servizi per conto dell'I.N.P.S. e sui 5 miliardi per i servizi di pagamento per conto del Tesoro (il che riguarda, come è noto agli onorevoli colleghi, soprattutto le pensioni di Stato) contro i 7 miliardi previsti complessivamente al momento della compilazione del bilancio.

Non è stato, invece, ancora risolto il problema nella sua seconda parte, per quanto riguarda l'incidenza delle esigenze sociali sui costi, per il servizio prestato non a singoli enti o a singoli ministeri, ma all'intera comunità nazionale. In effetti, l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni effettua una parte non indifferente dei propri servizi ad un prezzo che non corrisponde al costo, per una serie di considerazioni: non si può elevare le tariffe dei servizi oltre il limite consentito delle contingenti esigenze sociali, dalle considerazioni politiche e dalle direttive di massima che in materia di politica economica si ritiene di adottare; inoltre, è com-

pito precipuo dell'amministrazione statale portare i propri servizi dovunque la utilità sociale lo richieda e lo imponga, prescindendo da quelle considerazioni di lucro o anche da semplici considerazioni di carattere economico che sarebbero alla base invece delle attività di natura privatistica. Quando ciò si verifica, l'amministrazione sostiene un costo che, allo stato attuale, non le viene rimborsato o le viene rimborsato soltanto in parte dalle tariffe che gli utenti pagano.

Occorre però considerare che l'azienda postale e delle telecomunicazioni, anche se statale, è pur sempre un'azienda, che va imposta sui criteri di natura industriale. È quindi indispensabile che quest'onere che l'amministrazione sostiene, e che non attiene strettamente alla gestione, risulti chiaramente dal bilancio; o, se ciò non è possibile per leggi di carattere generale, almeno da un particolare documento da allegare al bilancio stesso.

In ciò sono perfettamente d'accordo con lei, onorevole Mancini, quando giustamente solleva la questione, cui del resto avevo già accennato nella mia esposizione al Senato; e le confermo che farò quanto possibile affinché dall'anno prossimo questo documento particolare venga compilato e reso di pubblica ragione.

Con questa dichiarazione, che ovviamente si riferisce anche al bilancio dell'azienda telefonica di Stato, rispondo anche al suggerimento avanzato dall'onorevole Sangalli.

L'accertamento dell'onere per costi sociali porta alla conseguenza che il suo importo deve essere detratto dal disavanzo, quale risulta dal bilancio compilato secondo i criteri attuali; in particolare, il *deficit* deve essere colmato con sovvenzioni del Tesoro, cioè a carico dell'intera collettività, a beneficio della quale i servizi sono resi, senza ricorrere a mutui, come purtroppo ancora oggi avviene.

Sempre in materia di differenza fra prezzi e costi, si rileva — e lo stesso onorevole Mancini lo ha messo in evidenza — che finora, a volte, hanno beneficiato delle agevolazioni di interesse sociale gruppi o categorie di utenti i quali non avrebbero titolo a tale beneficio. Questa situazione è già nota al Ministero, e sarà proprio l'analisi dei costi che permetterà di individuare meglio tali categorie, consentendo la determinazione nei loro riguardi di tariffe più consone alle effettive prestazioni che l'amministrazione rende, come hanno auspicato gli onorevoli Canestrari, Bonea e Armato per alcune categorie di stampe e per le carte manoscritte.

Rilevato, onorevoli colleghi, che il problema del *deficit* non si può limitare al semplicistico dilemma della riduzione delle spese o dell'incremento delle entrate, per la natura di grande azienda industriale dell'amministrazione che ho l'onore di presiedere occorre che sia affrontato responsabilmente anche — e direi soprattutto — il tema della razionalizzazione dei servizi, dell'efficienza tecnica degli impianti, delle sedi e del personale, con un programma organico e coordinato di investimenti; e ciò sia nell'interesse dell'utenza, sia per una maggiore produttività aziendale.

Occorre — e in questo pienamente concordo con gli onorevoli Armato e Fabbri — affrontare una organica programmazione, che consenta di inquadrare i servizi delle poste e delle telecomunicazioni nello sviluppo della società italiana, utilizzando i progressi della tecnica e della scienza e facendo in modo che i servizi corrispondano sempre più alle esigenze del paese e diventino, anzi, elemento determinante del progresso della comunità.

Un piano organico che tenga conto delle necessità prospettate è in corso di avanzata preparazione da parte della mia amministrazione. Anche se i limiti di tempo che l'attuale Governo ha prefissato per la sua azione non consentono di affrontarlo oggi, ritengo che lo studio e la preparazione consentiranno in un avvenire che mi auguro prossimo di affrontare tale argomento. Gli investimenti necessari dovranno essere valutati come investimenti produttivi, destinati ad accrescere la potenzialità degli impianti e quindi il patrimonio dello Stato, nonché a migliorare e a rendere sempre più efficienti i servizi, e, perciò, a contribuire all'incremento dell'economia italiana.

In tale quadro si inserisce la soluzione del problema edilizio per le sedi degli uffici dell'amministrazione, nonché il problema, ad esso connesso, degli edifici per abitazioni ed alloggi di servizio; esigenza umana per il personale, ma anche — come ha giustamente osservato l'onorevole Armato — garanzia per quella mobilità del personale stesso che è indispensabile ad una pubblica amministrazione.

In tale quadro devono essere affrontati i problemi della struttura dell'amministrazione e tutte le questioni del personale che ad essa sono connesse e da essa dipendono, nonché la compilazione di un completo, ordinato e coordinato piano regolatore per i servizi postali. A ciò si è giustamente richiamato il relatore nella sua replica di oggi.

Il problema edilizio è quello che preoccupa da tempo non soltanto l'amministrazione, ma

anche tutti coloro che in sede di discussione di bilancio — come gli onorevoli Calvaresi e De Capua — si occupano del progresso dei nostri servizi, nonché le organizzazioni sindacali in genere. Concordo con l'onorevole Fabbri che la situazione, per quanto riguarda le sedi degli uffici, deve essere affrontata con urgenza, tenuto conto che gli immobili utilizzati sono oltre 13 mila, compresi i piccoli edifici, dei quali soltanto 1.305 sono patrimoniali. I rimanenti sono di proprietà di enti o di privati, con una spesa annua per fitto di lire 2 miliardi e 300 milioni, spesa che si eleva nell'esercizio in discussione a 2 miliardi e 800 milioni, in conseguenza delle aumentate richieste dei proprietari in occasione della rinnovazione dei contratti.

Naturalmente, il fatto che le sedi degli uffici siano di proprietà privata e dati in fitto all'amministrazione comporta non soltanto problemi di pagamento dei canoni, che in questo momento vanno sempre più elevandosi, ma anche problemi di difficile soluzione in caso di disdetta dei contratti da parte dei locatori, con tutte le conseguenze per la ricerca di nuovi locali, spese di trasferimento da un locale all'altro, difficoltà di far funzionare gli uffici nel periodo di trasferimento, ecc., e relativo grande disagio, risentito soprattutto dalla popolazione.

La soluzione migliore per il problema sarebbe, naturalmente, quella che il Ministero disponesse completamente di proprie sedi patrimoniali, nelle quali potrebbero senz'altro essere molto meglio curati anche la funzionalità e il decoro degli uffici postali, esigenze che ormai si impongono in modo quasi generale.

In molti casi, infatti, l'ufficio postale nei piccoli centri è la sola presenza dello Stato; e dal suo decoro deriva un giudizio di carattere generale che non tocca solo l'amministrazione delle poste, ma tutto lo Stato italiano.

È vero che fin dal 1952 l'amministrazione, sensibile a tale importantissimo problema, affrontò la questione, ottenendo un primo limitatissimo stanziamento per l'edilizia di servizio. Un ulteriore stanziamento, notevolmente più consistente, ma anche notevolmente inferiore perfino alle più basilari necessità, fu ottenuto con il noto piano di 40 miliardi. Ma tali limitati stanziamenti — ne convengo con l'onorevole Calvaresi — erano assolutamente insufficienti per potere attuare anche un principio di organica programmazione; ed infatti queste somme furono destinate ai lavori più urgenti e improcrastinabili per il riassetto delle sedi dove i servizi si svolgevano con maggio-

re difficoltà e per la costruzione di nuove sedi dove la loro esistenza era questione di vita dei servizi stessi (e ciò in particolare, come ha rilevato l'onorevole De Capua, nelle regioni meridionali). Con l'assegnazione per il corrente esercizio, anche il piano dei 40 miliardi viene ad essere esaurito; ma sono ben lungi dall'essere esaurite le necessità dell'amministrazione nei riguardi delle sedi, come lo stesso onorevole relatore e molti degli intervenuti nella discussione hanno sottolineato.

Una ordinata e coordinata programmazione, quale, come ho detto, si rende necessaria, potrà essere attuata soltanto se saranno reperite adeguate fonti di finanziamento, che potranno essere immediatamente produttive, per l'economia dei canoni di fitto, e sempre più lo saranno in avvenire, perché rappresenteranno la garanzia di un ordinato svolgersi dei servizi e del loro potenziamento.

In tale occasione potrebbe essere completato il piano regolatore per l'intero Ministero, cioè per tutti i servizi, ivi compresa la sede ministeriale. In proposito assicuro gli onorevoli Cruciani e Fabbri che il problema della costruzione di una sede unica per il Ministero è ben presente alla mia attenzione, consapevole come sono del fatto che attualmente gli uffici centrali sono dispersi in ben quattordici edifici, generalmente inidonei e situati spesso in zone diverse e lontane, ovvero in quartieri congestionati del centro storico di Roma, con inconvenienti e problemi sia per la funzionalità degli stessi servizi e dell'amministrazione in genere, sia per il pubblico che deve frequentarli, incidendo anche sensibilmente sui costi.

Ai diversi tentativi fatti per avviare a soluzione organica ed unitaria il problema si sono sempre frapposte difficoltà varie, particolarmente in relazione al finanziamento dell'opera ed alla ricerca del suolo. Già da circa dieci anni è stata bloccata un'area assolutamente idonea, nella zona dell'Eur, dove già altri ministeri ed uffici pubblici si sono trasferiti e si stanno trasferendo. Le difficoltà per la realizzazione hanno riguardato la posizione giuridica dell'area, di proprietà dell'ente Eur e in parte dell'I.N.A., e il finanziamento.

Avviandosi ormai a felice soluzione la prima questione, è maturo il tempo per provvedere al reperimento dei fondi. La spesa per la costruzione è stata calcolata in 14 miliardi e mezzo. Tale onere però non deve spaventare, perché non rappresenta un aggravio effettivo, in quanto, con la disponibilità immediata di gran parte degli edifici demaniali ceduti in uso perpetuo ed ubicati nel centro di Roma,

con la cessazione del pagamento dei canoni per gli edifici privati in fitto e con la diversa utilizzazione e l'eventuale sistemazione degli immobili patrimoniali, la spesa per la nuova costruzione sarebbe più che compensata. Un apposito disegno di legge in tal senso è stato già da tempo sottoposto al Ministero del tesoro; e mi auguro che esso possa essere quanto prima presentato all'approvazione del Parlamento.

A proposito del problema delle sedi, l'onorevole Cruciani ha chiesto notizie particolari sulla costruzione di edifici postali a Gubbio, Foligno e Gualdo Tadino. Per Gubbio, dal 1959 è stato progettato un edificio sul suolo offerto gratuitamente dal comune. Per altro il nuovo piano regolatore prevede per quell'area una diversa destinazione. Poiché non è stato possibile trovare altra soluzione, sono in corso pratiche con il Ministero dei lavori pubblici per il ripristino della destinazione primitiva. Si è in attesa che anche il comune faccia conoscere la propria adesione. Per Foligno, la nuova sede progettata dovrà far parte di un edificio per uffici pubblici da costruire dal comune. L'amministrazione ha da tempo approvato il progetto, la spesa e lo schema di convenzione da stipulare con il comune di Foligno, il quale però finora non ha ancora provveduto a trasmettere la documentazione da inoltrare all'avvocatura distrettuale dello Stato.

Per Gualdo Tadino, l'amministrazione ha progettato un edificio che prevede al piano terreno un ufficio postale e telegrafico, e al primo piano uffici comunali da realizzare a cura e spese del comune. Questo però dal maggio 1963 non ha ancora comunicato la propria approvazione.

Sempre nell'ambito della programmazione, assicuro gli onorevoli Calvaresi, Riccardo Fabbri e Armato di non sottovalutare affatto il problema dell'edilizia civile per il personale, che viene a costituire un vantaggio non soltanto per il personale che beneficia dell'abitazione a prezzo modico, ma anche per l'amministrazione, la quale in questo modo può meglio disporre e distribuire il personale nelle sedi a seconda delle esigenze dei servizi. Un apposito gruppo di lavoro ha già effettuato studi in base a dati statistici ricavati dalle direzioni provinciali, mettendo a punto un piano tecnico per la costruzione di cinquemila nuovi appartamenti. Tale piano tecnico, che prevede già la ripartizione degli alloggi fra le varie località del territorio nazionale, verrà attuato nel quadro generale di ammodernamento e potenziamento dell'amministrazione.

Anche se il piano in questione non varrà a risolvere del tutto il problema della casa per il personale, non credo, onorevole Calvaresi, che esso costituisca semplicemente una goccia nel mare, essendo stato preceduto da varie provvidenze, che hanno consentito la costruzione o l'acquisto, per la cessione in fitto al personale, di 4.308 appartamenti di proprietà dell'amministrazione postale, di 2.652 di proprietà dell'Istituto postelegrafonici, di 1.706 di proprietà dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. Altri 1.464 appartamenti sono in corso di costruzione o di acquisto, per un totale quindi di 10.130, oltre i 563 dell'I.N.A.-Casa.

CALVARESI. Ma i postelegrafonici, signor ministro, sono 140 mila!

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il problema esiste, e deve essere affrontato. Ho ricordato quello che è stato realizzato fino ad oggi; e ho dato notizia del piano per la costruzione di altri cinquemila appartamenti. In questo campo è volontà dell'amministrazione procedere con la gradualità resa indispensabile dall'impegno finanziario richiesto, ma anche con l'urgenza che la gravità del problema impone e che noi teniamo ben presente.

Altri problemi di carattere generale, che pur devono essere considerati in vista della programmazione, sono quelli della riforma di struttura dell'amministrazione e quelli relativi al personale.

Per quanto riguarda la riforma di struttura, di cui si sono occupati in particolare gli onorevoli Sangalli, Calvaresi, Fabbri e Armato, la storia dei diversi tentativi delle progettate soluzioni è riportata molto estesamente nella relazione dell'onorevole Mancini, la cui competenza in questo campo è tra l'altro anche confermata dalla sua attiva partecipazione ad un recente convegno dei dirigenti postelegrafonici, nel quale fu trattato proprio come tema principale quello della riforma.

Si ricava da tale esposizione che i miei predecessori si sono dedicati con ogni cura a tale problema, disponendo la raccolta di abbondante materiale, di copiosi dati, e redigendo progetti sulla scorta degli appositi studi anche comparativi rispetto ad analoghe situazioni estere.

All'esame di tale materiale mi sto ora dedicando con particolare attenzione anch'io, e mi riservo di parlarne diffusamente al Parlamento appena gli studi saranno stati completati. Naturalmente, convengo con l'onorevole Calvaresi che tale riforma non potrà non essere inserita nel previsto quadro della riforma.

ma generale della pubblica amministrazione, anche se concordo altresì con l'onorevole Armato nel sottolineare i caratteri propri ed originali della riforma di struttura della nostra amministrazione.

Ciò vale, naturalmente, anche per quanto richiesto dall'onorevole Calvaresi per le questioni del conglobamento e del riassetto delle qualifiche. Il problema, come giustamente ha osservato l'onorevole Armato, riguarda tutta la pubblica amministrazione.

Per quanto si riferisce alle aziende dipendenti dal Ministero, le loro particolari esigenze sono state puntualizzate da un gruppo di lavoro, al quale hanno partecipato le organizzazioni sindacali, e sono state trasmesse nei termini prescritti al ministro incaricato della riforma della pubblica amministrazione.

Sempre in tema di programmazione, dovrà essere preso in considerazione il problema relativo al personale, e particolarmente quello relativo all'adeguamento quantitativo di esso alle esigenze dei servizi.

Infatti, per quanto riguarda lo stato giuridico, ritengo non possa onestamente negarsi che il personale postelegrafonico, nel suo complesso, abbia di recente ottenuto, con diverse leggi — ed in particolare con la legge 31 dicembre 1961, n. 1416, la legge 18 febbraio 1963, n. 81, e la legge 2 marzo 1963, n. 307 — l'accoglimento di gran parte delle sue rivendicazioni. La legge n. 81, onorevole Sangalli, ha eliminato — e le sono grato per il suo riconoscimento — almeno in massima parte le preoccupazioni economiche e di carriera per il personale telefonico.

Resta da risolvere, come dicevo, l'adeguamento quantitativo del personale alle effettive esigenze dei servizi, richiesto, in particolare, dall'onorevole Fabbri. Anche per questo sono sicuro di ottenere dalle organizzazioni sindacali la collaborazione che esse mi hanno sempre dato, pur su di un piano distinto di compiti e di responsabilità; di ciò do volentieri atto e ringrazio.

Desidero al riguardo precisare all'onorevole relatore che la carenza di personale può essere considerata nei riguardi delle tabelle organiche e nei riguardi della effettiva necessità dei servizi, e cioè degli assegni. Dalla chiara esposizione dell'onorevole Mancini risulta in effetti, alla data del 1° ottobre, una deficienza nei ruoli di 9.862 unità per quanto riguarda l'azienda postale e telegrafica, e di 1.560 per quanto riguarda l'azienda di Stato per i servizi telefonici. In tali calcoli però bisogna tenere conto della presenza di alcune migliaia di persone, e cioè circa 7 mila,

che prestano servizio, ma non sono previste dai ruoli. Pertanto la deficienza effettiva rispetto agli organici si limita a circa 3 mila unità. Ciò, per altro, non significa affatto che la situazione sia soddisfacente, in quanto nei riguardi degli assegni, cioè della effettiva esigenza dei servizi, la situazione è ben diversa e più grave. È necessario, quindi, provvedere subito almeno ad un tamponamento della situazione, e prevedere e programmare per il futuro in maniera che questa situazione non debba più ripetersi.

Quanto ai provvedimenti di immediata attuazione, esclusa la possibilità di addivenire subito ad un adeguamento degli organici — problema che per altro va con urgenza affrontato — mi propongo di provvedere per ora in questo modo: applicare ai servizi propri della carriera esecutiva mille ufficiali dell'albo nazionale, ai sensi dell'articolo 51 della legge n. 307 (la deficienza che verrebbe così a costituirsi nell'albo nazionale sarebbe subito ricoperta con dei concorsi che sono ormai in via di esaurimento); conferire le mansioni esecutive sino ad un massimo di tremila agenti, ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 1406; assumere agenti straordinari in sostituzione degli agenti ai quali verranno conferite le mansioni di impiegato secondo quanto previsto dall'articolo 54 della legge n. 119.

A proposito di tali assunzioni da più parti, ed in particolare dagli onorevoli Cruciani, Calvaresi, Fabbri, Bonea e Cuttitta, si muovono obiezioni di principio. Sono il primo a convenire su questo; e ho già dichiarato al Senato che l'attuale sistema va riveduto. Nessuno più di me se ne rende conto, anche per motivi di carattere personale, convinto come sono che alle assunzioni precarie si debba ricorrere, ed in limiti ben determinati, solo nei periodi di eccezionale emergenza. Ma nel momento attuale non saprei in quale altro modo assicurare la continuità dei servizi. Ed è perciò che, nell'intento di raggiungere una soluzione radicale e definitiva, ho fatto predisporre un disegno di legge inteso ad adeguare l'attuale consistenza organica della carriera degli operatori di esercizio e delle carriere ausiliarie, alle effettive ed attuali necessità dei servizi.

Ma con ciò ancora la questione non sarebbe completamente risolta, perché dobbiamo tener conto dell'espansione naturale e continua dei servizi e del traffico, e soprattutto della loro evoluzione: per le quali cose qualsiasi ampliamento di organico sarà sempre in arretrato rispetto alle effettive necessità, anche senza tenere conto della notevole lunghezza di tempo che intercorre fra la proposta di un nuovo

provvedimento di legge e la sua definitiva approvazione. Per questo nel disegno di legge di cui ho parlato intendo che si preveda la possibilità di aumenti annuali nella consistenza organica dei ruoli in base ad un sistema automatico collegato all'aumento del traffico e dei servizi, come del resto già è in atto per il settore degli uffici locali della stessa amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

Assicuro l'onorevole Cuttitta che le leggi vigenti circa le preferenze da accordare agli orfani di guerra sono doverosamente e costantemente osservate. Sarà mia premura che questa osservanza, che rappresenta un dovere di riconoscenza di ciascuno di noi nei confronti di questi orfani, sia rispettata nel modo più pieno, sempre, in ogni tempo, in ogni circostanza.

CUTTITTA. La ringrazio, signor ministro.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Assicuro anche l'onorevole Mancini che sarà senz'altro studiata la questione da lui posta della possibilità di unificazione e di riunificazione di taluni ruoli, nei quali la scissione operata con la legge n. 119 si fosse dimostrata non corrispondente alle esigenze dell'amministrazione, dell'utenza e dello stesso personale.

La cura costante che — onorevole Calvarresi — l'amministrazione dà quotidianamente ai problemi del personale relativi allo stato giuridico, al trattamento economico, agli ambienti di lavoro, all'assistenza sociale, ecc., non va disgiunta (e bene l'ha rilevato l'onorevole Fabbri) dall'attenzione che l'amministrazione stessa continuamente pone ai problemi della qualificazione e della specializzazione professionale del personale. A ciò provvede l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, che, in aggiunta ai suoi importantissimi compiti di studio, di ricerca scientifica, di controlli tecnici, è incaricato della effettuazione di numerosi corsi a diversi livelli tendenti appunto all'attuazione di tali compiti. La revisione degli organici, e quindi il nuovo personale di volta in volta immesso al servizio dell'amministrazione, porteranno alla conseguenza di affidare all'Istituto superiore sempre più estese attività nei riguardi della istruzione e della specializzazione professionale del personale, e quindi — onorevole Bignardi — alla richiesta dei maggiori stanziamenti di bilancio che si rendessero necessari. L'attività didattica dell'istituto si va in effetti estendendo di anno in anno, con la istituzione di nuovi corsi destinati a sempre nuove categorie di personale per le necessità inerenti alle scelte

e all'impiego di mezzi tecnici sempre più complessi ed all'introduzione di nuove procedure di lavoro nei vari settori di attività.

Tra i corsi tenuti dall'Istituto superiore occorre in primo luogo ricordare l'annuale corso di specializzazione in telecomunicazioni, di grado universitario, organizzato dalla annessa scuola superiore di telegrafia e telefonia. I programmi di tale corso impongono una graduale revisione dei programmi di insegnamento, che viene effettuata anno per anno, in modo che essi saranno sempre adeguati a quelli svolti nell'università ed in particolare nei corsi di ingegneria elettronica. Notevole a questo riguardo è la sezione sui controlli automatici e calcolazione, di recente istituzione.

Sono previsti anche corsi per programmatori e operatori da destinare all'uso degli elaboratori elettronici; un corso di programmazione simbolica; corsi di istruzione per operatori di stazione amplificatrice del cavo coassiale e dei ponti radio; corsi di istruzione per dirigenti tecnici di centrali telegrafiche e centrali telex, per meccanici di officine telegrafiche, per sottufficiali delle forze armate destinati agli impianti militari di telecomunicazione. Particolare importanza hanno i corsi di formazione per consiglieri amministrativi, che sono tenuti ormai dal 1954 in occasione di ogni immissione di personale della carriera direttiva.

Concordo però con gli onorevoli colleghi che hanno sottolineato le esigenze di un sempre maggiore impegno per la qualificazione professionale del personale di ogni ordine e di ogni categoria.

A questo proposito, sto considerando l'opportunità di corsi di qualificazione a livello regionale o provinciale, che potrebbero consentire anche di risolvere in modo più razionale e rispondente alle esigenze dell'amministrazione la *vexata quaestio* delle assunzioni straordinarie a tempo determinato.

In un piano ben coordinato di programmazione, onorevoli colleghi, evidentemente si impone anche l'adozione di un piano regolatore per i servizi postali. Com'è noto, da un certo numero di anni è stato compilato, ed è in via d'attuazione, il piano regolatore dei servizi telegrafici e di quelli telefonici; mentre per gli altri servizi un vero e proprio piano non esiste, anche se parte degli obiettivi da raggiungere sono posti e determinati in diverse leggi e disposizioni, ma senza alcun coordinamento tra di loro.

Nel piano di programmazione, com'è ovvio, deve essere compresa la meccanizzazione e

l'automazione, alle quali ha fatto cenno l'onorevole Mancini; problemi di cui l'amministrazione si è occupata già in passato con senso di responsabilità, ma che devono essere affrontati con un organico piano di investimenti.

In tale organica visione dei problemi del servizio postale mi pare trovino la loro giusta collocazione le considerazioni formulate dall'onorevole relatore e da numerosi colleghi sulle attuali deficienze del servizio postale.

Cercherò, per quanto mi è possibile, di individuare le principali carenze e di indicare i mezzi che sono allo studio e che, a mio giudizio, possono eliminarle. E parlerò con quella franchezza che ritengo sia doveroso usare nei confronti del Parlamento.

Il traffico postale si esplica attraverso tre fasi principali: raccolta, trasporto e recapito. In queste fasi l'efficienza del servizio deve essere curata soprattutto per quanto riguarda la semplificazione, il coordinamento, la razionalizzazione delle procedure, la meccanizzazione. In tale complesso di operazioni è intuitiva la mole di lavoro che gli operatori di esercizio debbono affrontare per il sollecito smaltimento del traffico.

Per quanto riguarda la fase della raccolta, non esistono problemi particolari, perché la giacenza degli oggetti postali nelle cassette di impostazione è statisticamente limitata nel tempo, sia per i grandi sia per i piccoli centri. I problemi relativi a questa fase si riconducono, quindi, a tutti i problemi di carattere generale di organizzazione e di fornitura di mezzi e di sedi. Comunque, sarà posta la maggiore cura nello studio di ogni possibile ulteriore acceleramento anche nella fase della raccolta.

Invece problemi particolari esistono per quanto riguarda le successive due fasi: il trasporto e la distribuzione.

In ordine al trasporto — lo ha ricordato incisivamente l'onorevole relatore nella sua replica — il problema da risolvere è quello della celerità dello spostamento degli oggetti affidati alla posta dalla località di impostazione a quella di destino. L'amministrazione a tale fine si serve di tutti i mezzi di trasporto normalmente esistenti. Per il trasporto aereo fino ad oggi l'amministrazione deve avvalersi degli aerei di linea, che hanno orari diurni per corrispondere alle esigenze dei viaggiatori, mentre la posta dovrebbe utilizzare le ore notturne, per giungere ai destinatari con la prima distribuzione del mattino. Tenuto conto della particolare configurazione geografica del nostro paese, che si sviluppa prin-

cipalmente in lunghezza per un'estensione di oltre 1.500 chilometri, e dell'esistenza di due grandi isole, la fase del trasporto — dobbiamo riconoscere — oggi è particolarmente difficoltosa e non eccessivamente celere (e credo in questo modo di essermi servito di un eufemismo).

Ho quindi dato disposizione di studiare un sistema di trasporto aereo per la corrispondenza, che utilizzi linee ad orari notturni. Il nuovo sistema dovrebbe essere considerato non più un mezzo particolare ed eccezionalmente richiesto, ma un mezzo normale di trasporto della corrispondenza, senza che l'utente debba essere per questo assoggettato a particolari sovrattasse o a particolari procedure nella compilazione delle proprie missive.

Si tratta cioè, in sostanza, di impiegare per i voli notturni gli aerei che restano inutilizzati dopo l'espletamento del traffico passeggeri, oppure di utilizzare aerei speciali messi a disposizione esclusiva dell'amministrazione postale. Si dovrà istituire linee aeree che nel corso della notte effettuino lo spostamento della corrispondenza nel senso longitudinale della penisola, dalle Alpi alla Sicilia, nonché una linea trasversale padana e una linea di collegamento con la Sardegna, con scali intermedi, dai quali la corrispondenza per mezzo di altri aerei o con altri mezzi di trasporto possa essere nella notte stessa avviata verso altri centri di distribuzione.

Vi è una terza fase, quella del recapito, e anche qui vi sono problemi particolari propri del nostro tempo e della crescita delle nostre città. Lo sviluppo dei centri abitati e del traffico, in specie di quello relativo alle stampe, impone sempre più una ulteriore specializzazione da parte degli operatori — portalettere — addetti a tale compito. Urge cioè, nei grandi centri, così come già si procede al recapito separato e motorizzato dei pacchi e, in molte zone, delle raccomandate, procedere alla separazione delle corrispondenze dalle stampe, istituendo dei porta stampe motorizzati, i quali assicurino il regolare recapito separato di tali oggetti, e consentano così l'alleggerimento del carico di corrispondenza ai portalettere a ciò addetti, i quali, a seguito di una revisione delle loro zone, potranno più velocemente e regolarmente assicurare il recapito della corrispondenza ordinaria.

Esperimenti sono già in atto; e i dati raccolti consentono ora di formulare e realizzare soluzioni definitive.

Tra la raccolta e il trasporto delle corrispondenze, e tra l'arrivo delle medesime e il

loro recapito si inseriscono due tipi di ripartizioni: con la prima le corrispondenze raccolte vengono suddivise fra le varie destinazioni in relazione ai mezzi di inoltro; con la seconda le corrispondenze vengono ripartite per i vari uffici di distribuzione, e quindi per i singoli portalettere.

Tali ripartizioni sono oggi affidate a ripartitori specializzati, il cui lavoro è particolarmente difficile, per quel che riguarda gli avviamenti dal luogo dove essi operano per tutte le località del mondo (si pensi ad una lettera in partenza da Milano per Brazzaville nel Congo belga); e per la ripartizione nelle grandi città, a causa del grande numero di strade, per cui il lavoro stesso impegna in maniera eccezionale la memoria (basti pensare a Roma, dove esistono circa 15 mila strade). Di qui la necessità improrogabile per le grandi amministrazioni postali di mobilitare la tecnica, anche la più progredita, per alleviare, oltre che lo sforzo fisico degli operatori, anche lo sforzo mnemonico per l'esatta ripartizione nelle due fasi innanzi citate, e per conseguire una maggiore velocità di ripartizione in relazione alle masse imponenti di corrispondenza che — si noti — devono essere ripartite in poche ore in relazione alle partenze dei mezzi di trasporto da utilizzare.

Le grandi amministrazioni postali estere hanno indirizzato il loro sforzo in tale senso; e non è chi non veda la necessità di conseguire nel settore postale i risultati raggiunti in quello delle telecomunicazioni, dove il problema della automazione e della meccanizzazione è stato risolto con largo anticipo rispetto alla posta in relazione alle particolari caratteristiche di tale servizio.

Il problema postale della ripartizione spinge le grandi amministrazioni ad ottenere, al limite, una macchina elettronica che possa da sola leggere gli indirizzi e ripartire gli oggetti. Si pensi però alle difficoltà insite nella risoluzione di un tale problema, tenendo conto delle grafie.

Per intanto, varie amministrazioni stanno tentando la soluzione, con una marcia di avvicinamento a grandi tappe e per gradi e con risultati intermedi. Ad esempio, l'amministrazione canadese ha impostato apposite macchine, che, installate presso tutti gli uffici, codificassero tutte le corrispondenze, in modo da potere essere facilmente smistate negli appositi uffici di concentramento, dove si pensava di installare un poderoso complesso elettronico. Non sembra che un tale indirizzo abbia dato, per ora, risultati positivi.

L'amministrazione della Germania federale, a sua volta, è ricorsa alla ripartizione di tutto il territorio in predeterminate zone con prefisso numerico. Gli indirizzi degli oggetti sono codificati da speciali macchine, le quali leggono il prefisso, ed altra macchina ripartisce. Ho parlato personalmente con il ministro delle poste della Germania federale dei primi risultati e ho appreso con soddisfazione che questi risultati sono incoraggianti.

Tentativi analoghi, anche se con altri orientamenti, stanno facendo le amministrazioni postali francese, inglese, giapponese, svizzera, con francobolli sensibilizzati, con codificazioni, con inchiostri sensibili, ecc.

L'amministrazione postale italiana non è rimasta estranea a questo fervore di studi. Due esperimenti sono in corso: uno per lo smistamento dei pacchi, con un impianto automatico, realizzato dall'industria nazionale, che consente la manipolazione e la ripartizione mediante tastiera (e con due complessi rispettivamente per il selezionamento delle corrispondenze e per la bollatura delle medesime); il secondo a Milano dove, dopo aver provveduto al ripristino e al miglioramento degli impianti di collegamento tra il piano di carico della stazione di Milano centrale ed i nostri uffici, è in corso di realizzazione un impianto meccanizzato per il collegamento dei vari reparti di lavorazione, e sono in via di installazione ben quattro complessi per la selezione e la bollatura delle corrispondenze.

È proprio sulla base delle esperienze altrui e degli approfonditi studi condotti da esperti dell'amministrazione che io penso sia giunto il momento di affrontare il problema della ripartizione meccanica della corrispondenza. Non sfuggirà ad alcuno che l'organizzazione di un servizio meccanizzato è molto complessa, e comporta sostanziali mutamenti dell'attuale organizzazione del servizio; ma essa si impone non solo per la celerità, ma anche per la precisione degli avviamenti.

L'impiego di macchine smistatrici — dalle più semplici, controllate direttamente da operatori perfettamente addestrati, a quelle più complesse, con smistamento automatico a precodificazione — importa notevoli innovazioni, per cui si è reso necessario studiare attentamente il problema; e si spera che, una volta in possesso dei dati più significativi relativi all'ufficio di Milano ferrovia, si possa in breve tempo passare dalla fase di studio a quella di attuazione almeno di un servizio meccanizzato in prototipi, che, già collaudati all'estero, possono dare la possibilità di acquisire l'esperienza necessaria per un più

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

largo impiego nella nostra amministrazione.

Onorevoli colleghi, come esiste l'esigenza di rendere l'amministrazione delle poste sempre più rispondente allo sviluppo della società italiana — e ciò, ripeto, non può essere fatto se non con un programma coordinato a lungo respiro, che tenga conto di tutti i complessi aspetti del problema — così la nostra attenzione deve anche rivolgersi (ed a ciò, opportunamente, siamo stati richiamati nel corso della discussione) alla soluzione di problemi contingenti intesi a migliorare l'efficienza del servizio. Purtroppo, anche qui, i limiti di tempo non mi consentono di esaminare approfonditamente i singoli suggerimenti emersi nel corso della discussione; ripeto comunque con la massima sincerità che di questi preziosi contributi l'amministrazione terrà il massimo conto.

Rispondo all'onorevole Canestrari che il problema della chiusura degli sportelli di alcuni servizi alle ore 12 del sabato e quello dell'adozione dell'orario unico negli uffici succursali e rurali saranno esaminati in relazione alle esigenze del personale, ma anche e soprattutto — penso che egli ne convenga con me — nell'interesse dell'utenza.

Per quanto riguarda la semplificazione di alcune registrazioni sui modelli 28, mi corre l'obbligo di informare che è mio intendimento disporre il riesame di tutte le procedure in atto per lo svolgimento del servizio, al fine di ottenerne una semplificazione.

All'onorevole Canestrari torno a chiarire che già attualmente, per gli esami medici del personale da assumere, l'amministrazione si avvale dell'E.N.P.I.

Naturalmente tutti questi provvedimenti, che l'amministrazione adotta per il miglioramento e la maggiore celerità del servizio, non possono prescindere dalla consapevole collaborazione degli utenti, ai quali si richiede almeno di non creare all'amministrazione difficoltà che da parte loro potrebbero essere evitate.

Intendo per esempio riferirmi — e ringrazio l'onorevole Bonea per avere affrontato questo tema — alla scarsa chiarezza e all'imprecisione degli indirizzi; alla indicazione del mittente dietro le lettere di modo che sia facile procedere alla restituzione della corrispondenza non potuta recapitare; alla apposizione del francobollo nell'angolo superiore destro della lettera per potere sfruttare in pieno le macchine bollatrici; a tanti altri piccoli accorgimenti che non costano nulla al singolo utente e che, oltre a favorire la celerità del servizio, evitano moltissimi reclami, talvolta

ingiustificati, e la distruzione degli oggetti di corrispondenza non recapitati.

Al riguardo basti pensare che circa 11 milioni di oggetti ogni anno non possono essere recapitati per mancanza o inesattezza di indirizzo: il che significa almeno 22 milioni di scontenti del servizio postale, senza colpa alcuna da parte dell'amministrazione.

Onorevoli colleghi, a proposito dei servizi postali desidero dare agli onorevoli Cruciani e Bignardi le notizie richiestemi sulla questione dello *stock* di francobolli fuori corso.

Le spese accertabili per attuare la liquidazione di tale *stock* ammontano a circa 14 milioni di lire, alle quali sono poi da aggiungere limitate spese relative ad attività varie e promiscue, quali il costo del personale, delle commissioni di studio, dei locali in custodia.

L'esito delle vendite è stato che, dei 94 lotti di francobolli posti in vendita, su 148 complessivi, solo 22 sono stati esitati, con un introito complessivo di circa 149 milioni di lire contro i 380 milioni preventivati.

Il problema delle rimanenze dello *stock* è oggetto di attento studio da parte dell'amministrazione: desidero assicurare gli onorevoli colleghi che la soluzione sarà tale da non pregiudicare il prestigio e gli interessi culturali e sociali della filatelia mentre, in accoglimento di un ordine del giorno votato dal Senato della Repubblica, ho già dato disposizioni perché siano resi pubblici i bollettini di incenerimento.

Gli onorevoli Canestrari e Fabbri, richiamandosi alle dichiarazioni da me rese in argomento al Senato della Repubblica, hanno manifestato il loro consenso all'emissione di francobolli commemorativi del ventennale della Resistenza. A questo proposito desidero annunciare che, nel quadro delle celebrazioni della Resistenza predisposte dal Governo, è mia intenzione bandire un concorso nazionale per bozzetti di francobolli che celebrino la Resistenza nei suoi diversi aspetti, dando all'emissione un carattere degno del significato e dell'importanza dell'avvenimento commemorato.

Un particolare interesse è stato dedicato, nel corso della discussione, ai servizi di banco-posta. Ad essi hanno riservato parte notevole dei loro interventi gli onorevoli Armato e Fabbri, con considerazioni che saranno oggetto dell'esame più attento.

Posso affermare senz'altro che tutti i servizi di banco-posta, e in particolare quello dei conti correnti, sono in notevole sviluppo. Anche il risparmio postale, nonostante la riduzione del tasso di interesse a suo tempo ope-

rata per i buoni postali fruttiferi, è in sviluppo. A proposito del tasso di interesse voglio precisare agli onorevoli colleghi (e ringrazio l'onorevole relatore per il chiarimento da lui dato in proposito) che decisioni del genere rientrano nel quadro generale della politica economica del paese, e particolarmente nella esclusiva competenza del Ministero del tesoro.

L'unico settore, in verità modesto, nel quale non si registrano aumenti è quello dei vaglia a taglio fisso. Assicuro però l'onorevole Canestrari che per questo servizio è all'esame degli organi competenti un progetto di riforma allo scopo di renderlo meglio accetto al pubblico; dichiaro però che, se nonostante la riforma il pubblico continuerà a non ritenerlo utile e comodo, si dovrà pensare alla sua soppressione.

Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Canestrari per il pagamento dei vaglia e degli assegni localizzati presso un ufficio diverso da quello indicato ma operante nella stessa località, è da escludere la possibilità di una conferma telefonica perché questa non lascerebbe traccia ai fini di una eventuale questione di responsabilità; si potrà invece esaminare la possibilità di confermare mediante telegramma di servizio, naturalmente con pagamento delle tasse telegrafiche a carico dell'utente.

Nel settore del banco-posta hanno parte cospicua i cosiddetti servizi delegati, cioè quei servizi che l'amministrazione presta per conto di altre istituzioni ed enti, ed in particolare modo il pagamento delle pensioni della previdenza sociale e i pagamenti per conto del tesoro, e soprattutto le pensioni di Stato.

Al riguardo, desidero dare alcune spiegazioni all'onorevole Antonio Mancini, il quale nella sua relazione afferma che i compensi forfettari e tariffari corrisposti sono sicuramente inferiori al costo delle prestazioni. L'affermazione dell'onorevole Mancini è esatta per quanto riguarda lo stato attuale, ma voglio precisare che sarebbe più pertinente ove si riferisse alla conclusione di trattative che attualmente sono pressoché definite.

Infatti prima dell'emanazione della legge sugli oneri extraziendali la misura dei compensi per questi servizi era determinata effettivamente in via forfettaria. Ma una volta emanata tale legge, quei compensi dovranno essere determinati in relazione agli effettivi costi che l'amministrazione sostiene.

Posso assicurare però l'onorevole Mancini che oramai la determinazione di tali conven-

zioni è non soltanto ben avviata ma pressoché completata.

Se poi le considerazioni dell'onorevole Mancini tendono a qualificare detto servizio come un vero e proprio servizio di tesoreria fatto dall'amministrazione posteografica agli altri enti il problema non è *de iure condito*, ma *de iure condendo*, e potrebbe essere esaminato in sede di revisione legislativa.

Per i servizi telegrafici rispondo in particolare alla richiesta degli onorevoli Sangalli e Cruciani, chiarendo che nell'ambito dei servizi telegrafici la commutazione automatica è oramai una realtà operante, almeno per quanto riguarda la sua prima fase, e cioè l'installazione delle 15 centrali compartimentali e della centrale distrettuale di Trieste.

Anche nel telegrafo naturalmente si verificano le tre fasi del servizio cui mi riferivo parlando dei servizi postali.

L'automatizzazione del servizio telegrafico produrrà una notevole maggior celerità nella fase del trasporto, che nel linguaggio tecnico si chiama fase di trasmissione, mentre rimane ancora aperto il problema del recapito.

Il servizio telex poi produrrà un notevole snellimento nella fase di recapito, anzi la eliminerà addirittura, perché l'utente avendo al proprio domicilio o presso la propria ditta la macchina telegrafica ricevente, si pone in diretto contatto con il mittente senza più necessità di alcun intermediario né del recapito a mezzo fattorino.

Naturalmente il servizio telex, grazie alla trasmissione immediata da parte del mittente del telegramma, accelererà anche la fase di accettazione da parte del mittente stesso, alleggerendo sensibilmente gli uffici accettanti.

Del programma di automatizzazione del servizio telegrafico si è parlato molto a lungo anche in altre sedi, e quindi non ritengo necessario rifarne la storia. Dirò soltanto che si sta ora iniziando la seconda fase del programma, e cioè l'installazione delle 35 centrali distrettuali e l'ampliamento delle centrali compartimentali già installate.

L'onorevole Cruciani ha citato il tempo di quattro ore impiegato da un telegramma Roma per Roma: inconvenienti, come ho detto, si verificano ancora nei servizi nella fase di transizione. Mi permetto però di osservare che la trasmissione da un ufficio all'altro della stessa città non richiede un tempo apprezzabilmente minore della trasmissione fra due uffici di città diverse, perché il tempo impiegato nella fase della trasmissione non incide apprezzabilmente sul servizio.

Aggiungo però che, oltre ai risultati che saranno ottenuti per l'accelerazione del recapito, sono gli stessi utenti che devono dare la loro collaborazione servendosi di un mezzo loro offerto per accelerare il recapito, e cioè quello dei telegrammi telefonati. Per indurre gli utenti all'uso di tale mezzo, che consiste nell'indicare nel telegramma il numero telefonico del destinatario, al quale il testo viene quindi subito anticipato per telefono, l'amministrazione effettua e sempre più effettuerà opera di propaganda.

A proposito dei servizi telegrafici, devo fare una rapida menzione di quelli radiotelegrafici, specialmente marittimi, nei quali la gestione è statale per quanto riguarda le stazioni costiere a terra e in concessione per quanto riguarda gli impianti a bordo.

Il servizio si svolge di massima con piena soddisfazione degli utenti e nel pieno rispetto delle norme nazionali ed internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare.

A quanti, in quest'aula e in altre sedi, hanno mosso appunti al funzionamento del servizio telefonico, ed in particolare agli onorevoli Sangalli, Calvaresi, Canestrari, De Capua, Calabrò e Fabbri, dichiaro che non sarò certo io a negare che al momento attuale la situazione del servizio telefonico in Italia presenti delle manchevolezze e delle carenze, e ciò sia per la parte interurbana che per le piccole località, in specie del Mezzogiorno.

Dopo la ricostruzione postbellica e gli imponenti lavori per la posa della estesa rete dei cavi coassiali, nonché per l'impianto di una rete di ponti radio con fasci a grande capacità, si è constatato che, nonostante ogni più larga previsione, il traffico si è moltiplicato in una proporzione che ha reso insufficienti gli impianti stessi.

Il fenomeno non è solo italiano, ma si verifica con le stesse dimensioni in tutti i paesi. Si pensi che nel 1950 il traffico era di circa 19 milioni di unità, mentre nel 1962 siamo passati a circa 100 milioni. Appena l'insufficienza degli impianti si è delineata, e cioè fino dal 1960, mentre grazie allo zelo e alla operosità del personale e alla perizia dei tecnici si riusciva, nonostante carenze più o meno sporadiche, ad assicurare il servizio telefonico in una maniera abbastanza soddisfacente, venne affrontato il problema di fondo del potenziamento ulteriore della rete e della sua capacità.

Anche il piano di finanziamenti di cento miliardi per il potenziamento della rete telefonica è sufficientemente noto perché ritenga necessario tornare anche solo ad accennarvi.

Mi limito a dire che esso richiede per la sua esecuzione un certo numero di anni, e che d'altra parte ciò è reso indispensabile dallo scaglionamento dei finanziamenti stessi lungo un quinquennio.

Mentre il nuovo piano di potenziamento è in via di attuazione, è logico e vorrei dire fatale che permangano ed a volte si accentuino degli inconvenienti; deve essere motivo di conforto che tali inconvenienti sono destinati, in un tempo che mi auguro relativamente breve, a scomparire del tutto.

È importante far notare che alla realizzazione delle opere di potenziamento della rete telefonica concorreranno, oltre che la totalità delle industrie nazionali che operano nel campo delle telecomunicazioni, anche numerose industrie di costruzioni edili e statali.

Attualmente sono già state passate commesse alle industrie per realizzare circa 5.000 circuiti, cioè per raddoppiare l'attuale consistenza della rete, per un totale di circa 36 miliardi di lire, mentre sono in corso di esame per una rapida definizione altre commesse per un importo di ulteriori 10 miliardi.

Naturalmente anche le società concessionarie hanno predisposto piani di sviluppo per gli impianti dei servizi da loro gestiti: assicuro gli onorevoli Sangalli e Calvaresi, con i quali concordo, che tali piani sono sempre studiati in modo coordinato con quelli dello Stato e vengono approvati dal Ministero.

I programmi di ampliamento e potenziamento degli impianti telefonici sociali hanno avuto inizio nella primavera del 1958, con l'investimento di ingenti somme annue: i programmi svolti dalle società concessionarie nel 1962 hanno richiesto investimenti complessivi per 95 miliardi e 120 milioni di lire, con un totale quindi di circa 711 miliardi a partire dal 1945.

In relazione al disagio manifestato dalle società concessionarie circa la continuazione e l'ampliamento di tali piani di investimenti, in relazione alla richiesta di revisione della struttura e del livello delle tariffe telefoniche, posso assicurare (e con ciò rispondo anche all'osservazione fatta dall'onorevole relatore e dagli onorevoli Sangalli e Calvaresi) che il problema è stato già affrontato ed è oggetto di attento studio da parte del Governo, che intende risolverlo secondo criteri di giustizia e di equità sulla base delle convenzioni a suo tempo stipulate, in un quadro organico, in cui terrò conto delle osservazioni formulate al riguardo dagli onorevoli Fabbri ed Armato. All'onorevole Armato, in particolare, desidero dire che convengo pienamente con lui sulla

esigenza che il problema sia affrontato e risolto non con spirito di parte, ma con rigorosa obiettività, nell'interesse del servizio.

A proposito dei collegamenti telefonici con i centri minori, che sono eminentemente di carattere sociale, con diverse leggi, l'ultima delle quali è quella del 30 dicembre 1959, n. 1215, sono stati assunti a carico dello Stato gli oneri di impianto nelle frazioni di una certa importanza.

La limitatezza degli stanziamenti ha imposto necessariamente di prevedere dei minimi al di sotto dei quali i centri e le frazioni non potevano beneficiare delle agevolazioni concesse. Ma non è possibile fermarsi a questo punto, tanto più che le località rimaste prive del beneficio sono proprio quelle di massima situate in zone più disagiate e quindi più bisognose di agevolazioni.

Si è quindi riconosciuta, onorevole De Capua, la necessità di predisporre un nuovo provvedimento legislativo, che ho già sottoposto all'esame del Ministero del tesoro e che mi auguro di poter sottoporre al più presto all'esame del Parlamento.

Secondo tale schema di disegno di legge si prevede un piano da attuare in dieci anni con uno stanziamento di tre miliardi annui il cui onere farà integrale carico al bilancio dell'azienda di Stato, senza alcun ricorso a finanziamenti esterni. Secondo tale schema, avranno titolo ad ottenere il collegamento telefonico a totale carico dello Stato i nuclei abitati comprendenti almeno 100 abitanti, e quindi, secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica, circa 12 mila piccoli centri ai quali occorrerà aggiungere le frazioni aventi titolo in base alle leggi precedenti ed ancora non soddisfatte, in numero di circa 4.500.

Due terzi del finanziamento dovranno essere destinati — o, almeno, proporrò che siano destinati — alle regioni meridionali, nonché alle zone del settentrione dichiarate depresse; tuttavia, poiché, stante la diversa distribuzione della popolazione, non è improbabile che nelle zone depresse sia impossibile assorbire l'intero finanziamento loro destinato, è previsto che ove ciò si verificasse il supero sarà devoluto alle altre regioni.

Rispondendo alle numerose domande dell'onorevole Canestrari, chiarisco che è in corso di presentazione al consiglio di amministrazione la proposta di un nuovo ordinamento da dare agli uffici interurbani in relazione a quanto dispone la nuova legge organizzativa dell'azienda telefonica di Stato; sono in corso di esame i poteri e le facoltà del direttore dell'azienda stessa. Circa, poi, la precisazione

dei compiti e delle attribuzioni degli organi centrali e periferici dell'azienda, si è già provveduto con circolare diramata a tutti gli organi centrali e periferici interessati.

Per quanto attiene alla riduzione delle tariffe telefoniche nei giorni festivi e nel sabato, tale riduzione fu a suo tempo accordata per motivi di ordine sociale, risultando anche facilitata dallo scarso traffico che in detti giorni si riscontrava. Oggi, invece, con l'accordata riduzione del 50 per cento, il traffico dei giorni festivi, sia pure di altro tipo, è in qualche caso uguale e talvolta anche superiore a quello dei giorni feriali. Una ulteriore riduzione renderebbe al momento attuale l'esercizio sempre difficoltoso, compromettendo ancor più la possibilità di concedere la libertà settimanale a tutto indistintamente il personale.

I locali che l'azienda oggi occupa a Verona, onorevole Canestrari, sono della « Telve » e risultano effettivamente insufficienti tanto che l'azienda ha già trasferito alcuni suoi uffici in sede privata.

I lavori in corso per la nuova amplificatrice non sono mai stati interrotti.

All'onorevole Fabbri, che nel suo intervento ha affrontato il tema della manutenzione della rete telefonica nazionale, desidero precisare che la manutenzione interna e quella di tutto il vasto complesso dei ponti radio è già da lungo tempo effettuata da personale dell'azienda di Stato.

Per la manutenzione esterna della rete telefonica in cavo sono in via di ultimazione, presso l'Istituto per le poste e le telecomunicazioni, corsi di studio già iniziati da circa un anno per la qualificazione di tecnici dell'amministrazione ai quali verrà affidata la manutenzione dell'intera rete siciliana di cui fanno parte i più vari sistemi di trasmissione.

Non appena sarà concluso questo esperimento di manutenzione diretta, l'azienda non mancherà di trarne tutte le conseguenze che ne scaturiranno.

L'argomento della radiodiffusione è stato oggetto di particolare interesse da parte degli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione. Su di esso si sono soffermati in modo particolare gli onorevoli Speciale, Anfuso, Bonea, Fabbri, Cuttitta e Manco.

Le osservazioni che a questo proposito sono state formulate riguardano in modo particolare l'obiettività della R.A.I.-TV. sul terreno politico, la libertà di informazione e il problema dei programmi.

Siamo di fronte, onorevoli colleghi, soprattutto per quello che riguarda la televisione,

ad un fenomeno destinato ad avere una sempre crescente influenza sul piano sociale e culturale, e quindi l'interesse che all'argomento è stato riservato è più che naturale e giustificato.

La discussione che qui si è svolta (che riprende, come è logico, temi ed argomenti già affrontati al Senato della Repubblica) è discussione aperta in tutti i paesi democratici, in ognuno dei quali ci si rende conto della complessità dei problemi e delle difficoltà di trovare soluzioni idonee.

Per quanto riguarda l'Italia, come è noto, la radiodiffusione è regolata dalla legge 3 aprile 1947 che, per assicurarne l'indipendenza e l'obiettività informativa, istituisce una Commissione parlamentare con funzioni di alta vigilanza; la quale, secondo quanto precisato dall'articolo 13 della legge, trasmette le sue deliberazioni alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

L'onorevole Manco ha osservato come questi poteri di vigilanza siano resi praticamente inefficaci per il fatto che il controllo è un controllo *a posteriori*, successivo cioè alla diffusione delle notizie; ma il controllo *a posteriori* in materia di informazioni è una necessità tecnica inerente alla stessa immediatezza delle informazioni stesse che pervengono, qualche volta, pochi istanti prima che i telegiornali e i radiogiornali siano messi in onda.

Invece, in materia di programmi esiste una apposita commissione presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, regolata dagli articoli 8, 9 e 10 della citata legge. Spetta alla commissione, precisa l'articolo 8, dare direttive di massima culturali, artistiche ed educative per i programmi di radiodiffusione circolare e per la vigilanza sulla loro attuazione.

Il parere, come prescritto dallo stesso articolo 8, viene formulato sulla base di un piano di massima predisposto dall'ente concessionario.

La Commissione è presieduta da uno studioso illustre, il professor Bonaventura Tocchi, al quale desidero rivolgere il mio ringraziamento più vivo per il modo in cui, insieme con i suoi collaboratori, ha adempiuto al delicato e difficile compito che gli è stato affidato dal Presidente del Consiglio, che lo ha nominato con suo decreto, di concerto con i ministri della pubblica istruzione e delle poste e delle telecomunicazioni.

L'onorevole Mancini, nella sua replica di quest'oggi, ha acutamente osservato come le contrapposte critiche che alla R.A.I.-TV. sono state mosse dai diversi settori del Parlamento

ed anche dal gruppo cui appartiene l'onorevole Mancini, in parte si elidono tra loro. L'osservazione è esatta e mi pare confermi la difficoltà del compito di formulare programmi che tengano conto di un numero così alto di telespettatori e di radioascoltatori con esigenze diverse, dovute a differenze di preparazione culturale, di età, e anche di dislocazione geografica.

Osservavo poc'anzi che il problema non è dibattuto solo in Italia, ma che analoghe discussioni, spesso negli stessi termini, qualche volta con le stesse parole, si svolgono in tutti i paesi, naturalmente in quelli dove esiste libertà di critica e di discussione.

Le osservazioni qui avanzate da diversi settori in tema di programmazione saranno oggetto della massima attenzione e saranno da me, come è mio dovere, trasmesse alla commissione per i programmi per il suo doveroso esame, nella convinzione che esse, mentre testimoniano dell'interesse e della partecipazione del Parlamento ad un problema di così viva attualità, diano un importante contributo perché la R.A.I.-TV. possa sempre meglio adempiere la sua funzione.

COVELLI. Soprattutto di obiettività.

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi sono riferito, onorevoli colleghi, all'attuale situazione giuridica richiamandomi alla legge fondamentale del 1947. Nel corso della discussione si è parlato di proposte di legge intese a regolare *ex novo* la materia. Su tali proposte di legge, naturalmente, il Governo si riserva di esprimere il suo pensiero al momento opportuno. Tutta, mi auguro, però, onorevoli colleghi, dobbiamo trovarci d'accordo sull'esigenza che, qualunque riforma debba essere adottata in materia di televisione e radiodiffusione, essa si ispiri sempre al concetto di garantire piena libertà di informazione di opinione, come si conviene ad un paese democratico quale è la Repubblica italiana. Particolare cura dovrà essere dedicata al rispetto dei valori morali, che è nostro dovere custodire e conservare gelosamente, soprattutto per la grande responsabilità che ciascuno di noi individualmente e la comunità nazionale nel suo complesso abbiamo nei confronti dei più giovani.

L'onorevole Speciale si è richiamato ad un problema particolare, a cui ha fatto riferimento, nel suo interessante intervento, anche l'onorevole Fabbri: quello, cioè, del controllo della Corte dei conti. Tale controllo è stato disposto con il decreto presidenziale 20 luglio 1961 emanato in forza dell'articolo 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259. Di ciò è stata

data notifica alla R.A.I.-TV. all'inizio dello scorso anno, e da tale data essa ha sempre ottemperato alle disposizioni impartite.

Dovrei a questo punto, onorevoli colleghi, per completezza di esposizione, richiamarmi agli sviluppi nel settore tecnico radiofonico e televisivo, ma su questo argomento mi sono ampiamente soffermato nel mio recente intervento al Senato e, d'altra parte, l'onorevole relatore ha incluso nella sua relazione dati esaurienti al riguardo, ai quali desidero richiamarmi.

Mi limiterò ad assicurare gli onorevoli colleghi che la massima cura sarà dedicata ad eliminare le residue zone di ombra, così da garantire la ricezione del secondo programma anche a quelle parti del territorio italiano che ancora non sono in grado di riceverlo e che avvertono maggiormente il disagio nella misura in cui si estende sul piano nazionale l'area servita dal secondo canale. A questo riguardo, un'apposita convenzione per accelerare i tempi di creazione degli impianti necessari è stata stipulata con la R.A.I.-TV. nel febbraio scorso.

Parlando, tuttavia di impianti tecnici, non posso evitare almeno un brevissimo accenno agli studi ed agli esperimenti in corso presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, in collaborazione con la R.A.I.-TV., nei riguardi della televisione a colori, la cui introduzione in Europa oramai si profila. Voglio però ricordare all'onorevole Speciale che sull'argomento io stesso ho dato notizie all'inaugurazione della mostra della radio a Milano e nel mio discorso al Senato.

Ripeto, comunque che — a parte i problemi tecnici non ancora del tutto risolti — resta ancora da decidere lo *standard* da adottare, che ovviamente dovrà essere unico per tutti i paesi europei, perché non si ripetano le gravi difficoltà verificatesi nei collegamenti eurovisivi in bianco e nero.

Altri problemi di rilievo sono il costo e l'impiego degli apparecchi riceventi. A quest'ultimo riguardo non sarebbe infatti concepibile creare un programma a colori riservato soltanto ai pochi che almeno in un primo momento saranno in grado di affrontare la spesa del secondo televisore, né costringere all'inutilizzazione gli attuali televisori in bianco e nero. Si adotteranno quindi accorgimenti nella trasmissione e nella costruzione dei televisori, per la quale l'industria italiana si sta attrezzando in modo da far sì che la trasmissione a colori possa essere ricevuta, naturalmente in bianco e nero, dai normali televisori, e che gli apparecchi a colori pos-

sano ricevere anche i programmi in bianco e nero.

Infine ricorderò all'onorevole Cruciani gli esperimenti che la Società « Telespazio », costituita a parità di capitale tra la R.A.I.-TV. e l'Italcable, sta conducendo per quanto riguarda i collegamenti intercontinentali a mezzo di satelliti artificiali, collegamenti che riguarderanno la televisione oltre che la radiofonia.

La « Telespazio », della cui attività si occupano costantemente il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e il Consiglio nazionale delle ricerche, ed alla quale viene sempre data ampia pubblicità sulla stampa e su riviste specializzate, ha già realizzato una stazione sperimentale, la cui parte ricevente è stata completata nel novembre 1962; entro il 1963 sarà installato anche il trasmettitore, completandosi così l'impianto della conca del Fucino, e permettendo la nostra completa ed attiva partecipazione a tutti gli esperimenti internazionali già in programma con i satelliti *Telstar* e *Relay*.

Il recente undicesimo convegno internazionale della telecomunicazioni tenutosi a Genova — dovuto all'opera e all'iniziativa del collega senatore Corbellini — cui la nostra amministrazione ha partecipato dando, come nei precedenti convegni, un notevole contributo, ha consentito di rendersi conto della complessità dei problemi che si pongono oggi per le telecomunicazioni, sia per quanto riguarda i collegamenti con satelliti, sia per quanto riguarda lo sviluppo dei cavi sottomarini destinati a collegare tra loro i continenti e a ridurre sempre più le distanze.

A questo convegno hanno partecipato gli onorevoli colleghi della Commissione trasporti della Camera e del Senato, la cui partecipazione è stata testimonianza visibile dell'impegno e della passione con cui il Parlamento partecipa alla soluzione di questi affascinanti problemi.

Solo su di un piano di collaborazione internazionale, utilizzando il contributo della scienza e della tecnica più progredita, è possibile affrontare e risolvere in modo conveniente i problemi delle telecomunicazioni, la cui soluzione è destinata ad acquistare sempre maggiore importanza, non solo sul piano tecnico, ma su quello politico, culturale ed economico.

Onorevoli colleghi, giunto al termine della mia replica, mi accorgo di avere abusato del vostro tempo e della vostra pazienza più di quanto mi fossi proposto e, nello stesso tempo, di non aver esaurientemente affrontato tutti

i problemi che sono stati toccati nel corso della discussione.

Desidero però, prima di concludere, rivolgere il ringraziamento più vivo ai miei più diretti collaboratori, ai sottosegretari Terranova e Gaspari che, con intelligenza ed impegno esemplare, hanno collaborato in questi mesi e collaborano oggi con me; e desidero unire nel ringraziamento il sottosegretario onorevole Crescenzo Mazza, che da dicembre a luglio è stato mio prezioso collaboratore nell'amministrazione delle poste.

Con lo stesso spirito e con lo stesso sentimento desidero rinnovare all'ingegnere De Caterini, che dopo 13 anni ha lasciato la direzione generale delle poste, il mio sentimento di gratitudine e di riconoscenza, e rivolgere al nuovo direttore generale, dottor Aurelio Ponsiglione, il saluto e l'augurio più fervido per l'opera che ha iniziato. Come ha giustamente sottolineato l'onorevole Armato, la nomina del dottor Ponsiglione ha voluto essere riconoscimento dei meriti e della capacità dell'alto funzionario e, nello stesso tempo, una prova di fiducia nei dirigenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni che svolgono il loro compito con intelligenza e con fede.

Un saluto, onorevoli colleghi, accogliendo le espressioni che da tutte le parti sono state qui formulate, desidero rivolgere a tutto il personale postelegrafonico, dai più alti dirigenti ai più modesti dipendenti, da coloro che operano nei grandi uffici a coloro che servono in modo esemplare lo Stato nei paesi e nelle frazioni più sperdute. A ciascuno di loro individualmente desidero far giungere il mio ringraziamento per il lavoro e l'opera prestata, fedeli ad una tradizione di consapevole servizio della comunità nazionale al quale si sono sempre ispirati in ogni fase della storia del nostro paese.

Il mio più commosso pensiero va in questo momento ai cinque postelegrafonici periti nella tremenda sciagura del Vajont; l'espressione della mia solidarietà alle loro famiglie, la riconoscenza dell'amministrazione ai postelegrafonici di Belluno, Udine ed a quanti dell'amministrazione delle poste e dell'azienda di Stato per i servizi telefonici si sono prodigati per la immediata riattivazione dei servizi.

Grandi e complessi problemi devono essere affrontati dall'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, piani organici di sviluppo razionalmente programmati ed inquadrati in una moderna visione dei compiti che spettano in una società civile a servizi tanto

delicati e tanto importanti; ma nessun progresso tecnico otterrebbe risultati positivi se non fosse considerato in modo particolare l'apporto degli uomini. Se posso concludere questa mia esposizione con una nota di ottimismo, io traggo motivo di ottimismo proprio da una consapevole fiducia nei dipendenti tutti del Ministero.

L'interesse che la Camera ha dimostrato alla discussione di questo bilancio, sia in sede di Commissione sia in aula, è motivo di conforto e di certezza che il Governo, nell'affrontare e nel risolvere, come è sua responsabilità e dovere, i problemi dell'amministrazione postelegrafonica, potrà contare sempre sulla collaborazione del Parlamento, come io sono certo che, nella necessaria distinzione di compiti e di funzioni, l'amministrazione potrà contare sulla consapevole collaborazione delle organizzazioni sindacali, inserite con sempre maggiore impegno nella vita del nostro Stato democratico.

Mi auguro, onorevoli colleghi, che il vostro voto favorevole su questo bilancio consenta a me e ai miei collaboratori di affrontare e risolvere i complessi problemi ai quali mi sono richiamato. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Passiamo all'unico ordine del giorno presentato. Se ne dia lettura.

**BIASUTTI, Segretario,** legge:

« La Camera,

tenuto presente che il ministro delle poste e telecomunicazioni si è più volte impegnato, con le organizzazioni sindacali e con i rappresentanti del personale del proprio dicastero, a indire regolari concorsi per le assunzioni di personale della carriera ausiliaria ed esecutiva;

considerato che, come per il passato, anche nel presente le assunzioni di tale personale vengono effettuate su insindacabile giudizio del Ministero e quindi senza nessuna garanzia di imparzialità;

tenuto presente che tale sistema di assunzioni praticato da oltre 15 anni ha creato in varie provincie un forte malcontento, sia da parte di coloro che per titoli e meriti (orfani di guerra, ex combattenti e partigiani, invalidi, ecc.) avevano tutti i requisiti per essere collocati in servizio, sia da parte della cittadinanza che ha potuto constatare come il metodo delle assunzioni sia stato fino ad oggi ispirato a criteri paternalistici e, di fatto, discriminatori;

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

impegna il ministro delle poste e delle telecomunicazioni

a emanare tempestivamente le opportune direttive affinché tutte le assunzioni di personale nell'amministrazione postelegrafonica avvengano di regola per pubblico concorso e, nei casi indispensabili e urgenti, previo parere di commissioni provinciali composte dai responsabili periferici dell'amministrazione stessa e dai rappresentanti delle tre principali organizzazioni sindacali (C.G.I.L.-C.I.S.L.-U.I.L.) ».

BERAGNOLI, BIAGINI, MALFATTI FRANCESCO, ABENANTE, CALVARESI, MARCHESE, PIRASTU, FRANCO RAFFAELE, GIACHINI, VESTRI.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo su questo ordine del giorno?

RUSSO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ho già espresso parere negativo sull'ordine del giorno quando è stato esaminato in Commissione. Ho affrontato l'argomento anche nella mia replica e vorrei pregare gli onorevoli colleghi di non insistere per la votazione, dato anche che le considerazioni da loro avanzate sono tenute da me presenti per quanto riguarda il riordinamento da darsi a questa materia; mentre, per quanto riguarda le esigenze immediate, l'istituzione delle commissioni da essi prospettate a livello provinciale, nella situazione di disponibilità di manodopera che si avverte nel nostro paese, non sarebbe assolvibile né realizzabile.

PRESIDENTE. Onorevole Abenante, insiste a che l'ordine del giorno Beragnoli, di cui ella è cofirmatario, sia posto in votazione?

ABENANTE. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Beragnoli ed altri, non accettato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1963-64, e delle appendici, nonché degli articoli del disegno di legge che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

BIASUTTI, *Segretario*, legge. (V. *Stampato n. 464*).

(*La Camera approva i capitoli, i riassunti per titoli e per categorie, le appendici e gli articoli del disegno di legge*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

### Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

#### *Collegio VIII (Trento-Bolzano):*

Ballardini Renato, Piccoli Flaminio, Helfer Renzo, Conci Elisabetta, Veronesi Giuseppe, Vaja Karl, Mitterdorfer Karl e Dietl Johann;

#### *Collegio XV (Pisa-Livorno-Lucca-Massa Carrara):*

Paolicchi Luciano, Amadei Leonetto, Diaz Laura, Giachini Nelusco, Malfatti Francesco, Rossi Paolo Mario, Raffaelli Leonello, Togni Giuseppe, Negrari Andrea, Martini Maria Eletta, Biagioni Loris e Lucchesi Primo.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e dichiaro convalidate le suddette elezioni.

### Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

#### *alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Condono in materia tributaria delle sanzioni non aventi natura penale » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (587) (*Con parere della IV e della V Commissione*);

#### *alla VII Commissione (Difesa):*

DI GIANNANTONIO: « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione di medaglia d'oro al valore militare alla frazione di Pietransleri del comune di Roccaraso » (578);

#### *alla VIII Commissione (Istruzione):*

Senatori DONATI ed altri: « Norme relative ai concorsi e alle nomine dei direttori didattici » (*Approvato dalla VI Commissione del Senato*) (575) (*Con parere della V Commissione*);

#### *alla IX Commissione (Lavori pubblici):*

« Estensione della competenza delle sezioni autonome del genio civile di Avezzano, Cassino, Isernia e Rimini » (576);

*alla XII Commissione (Industria):*

« Autorizzazione alla spesa di lire 2 miliardi per la concessione di contributi sugli interessi per la effettuazione delle operazioni di credito finanziario di cui all'articolo 21 della legge 5 luglio 1961, n. 635 » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (586) (*Con parere della V e della VI Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Le seguenti proposte di legge, già assegnate alla VIII Commissione (Istruzione) in sede referente, trattano materia analoga alla proposta di legge dei senatori Donati ed altri n. 575, testé deferita alla stessa Commissione in sede legislativa, e pertanto ritengo debbano essere deferite alla VIII Commissione in sede legislativa:

RAMPA ed altri: « Nuova disciplina delle norme che regolano il bando di concorso a posti di direttore didattico in prova e nomina dei vincitori - Riordinamento dell'istituto dell'incarico direttivo » (49);

NICOSIA ed altri: « Sistemazione in ruolo dei direttori didattici incaricati e degli idonei del concorso bandito con decreto ministeriale 4 aprile 1959 » (182);

DI NARDO: « Assunzione in ruolo degli idonei del concorso per la nomina a direttore didattico, bandito con decreto ministeriale 4 aprile 1959 » (230);

GUARRA e GRILLI ANTONIO: « Assunzione nel ruolo dei direttori didattici dei candidati classificatisi nella graduatoria di merito relativa al concorso bandito con decreto ministeriale 4 aprile 1959 » (242);

DALL'ARMELLINA ed altri: « Immissione, nel ruolo dei direttori didattici, degli idonei e dei maestri incaricati del servizio direttivo » (420);

FODERARO ed altri: « Immissione nei ruoli ordinari dei direttori didattici incaricati e degli idonei del concorso direttivo bandito con decreto ministeriale 4 aprile 1959 » (501).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

*alla I Commissione (Affari costituzionali):*

CENGARLE ed altri: « Norme integrative alla legge 16 dicembre 1961, n. 1307, per la pro-

mozione alle qualifiche di primo segretario tecnico e di primo ragioniere nell'Amministrazione della sanità » (523) (*Con parere della XIV Commissione*);

*alla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

COVELLI: « Modifica dell'articolo 19 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, sulle pensioni ordinario a carico dello Stato » (529). (*Con parere della V Commissione*);

COVELLI: « Modifica all'articolo 11 della legge 15 febbraio 1958, n. 46, recante nuove norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato » (548) (*Con parere della V Commissione*);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

FODERARO: « Insegnamento obbligatorio dell'educazione stradale nelle scuole primarie e secondarie » (17) (*Con parere della V, della IX e della X Commissione*);

*alla X Commissione (Trasporti):*

RUSSO SPENA: « Disposizioni a favore degli ex combattenti e reduci dipendenti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, classificati idonei nei concorsi banditi a norma della legge 14 dicembre 1954, numero 1152 » (503) (*Con parere della V Commissione*);

*alla XII Commissione (Industria):*

ARMATO ed altri: « Disciplina della professione di agente e rappresentante di commercio » (539) (*Con parere della IV Commissione*);

*alla XIII Commissione (Lavoro):*

MITTERDORFER ed altri: « Riconoscimento ai fini previdenziali del servizio militare obbligatorio prestato nelle forze armate dell'ex impero austro-ungarico durante la prima guerra mondiale » (531) (*Con parere della V Commissione*);

*alla XIV Commissione (Sanità):*

DE LORENZO ed altri: « Composizione delle commissioni giudicatrici dei concorsi a posti di sanitari condotti » (509) (*Con parere della II Commissione*);

DE LORENZO ed altri: « Modifica alle norme sulla composizione delle commissioni esaminatrici a posti di primario ed aiuto ospedalieri, di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 97 » (522);

STORTI ed altri: « Norme per la disciplina della professione di propagandista scientifico in prodotti medicinali » (533) (*Con parere della IV, della VIII e della XII Commissione*).

**Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (537-537-bis).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È iscritto a parlare l'onorevole Brandi. Ne ha facoltà.

BRANDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'organizzazione dei trasporti in Italia, ricadendo sotto la competenza di dicasteri diversi, non consente purtroppo di avere in questa sede una visione d'assieme della politica dei trasporti. Ciò è quanto si rileva *prima facie* dalla lettura dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e della relazione che lo accompagna.

I trasporti rappresentano un elemento fondamentale della moderna vita sociale di qualsiasi popolo, strettamente connesso con la produzione industriale. Di qui la necessità per il nostro paese di una politica coordinata dei trasporti, anche perché la mancata adozione di un tale giusto principio non mancherebbe di creare in sede di integrazione europea gravi difficoltà e squilibri nei confronti degli altri paesi del M.E.C. che su tale politica invece sembrano fondare sempre più decisamente la loro azione per lo sviluppo. Necessità quindi in Italia un'organizzazione moderna e unitaria di tutto il settore, con una conseguente maggiore intesa al livello dei tre ministeri più interessati: lavori pubblici, trasporti ed aviazione civile, marina mercantile.

Fatte queste modeste considerazioni di ordine generale, vengo a trattare brevemente del problema del potenziamento delle ferrovie dello Stato.

A mio avviso, al problema del potenziamento e del rinnovo delle strade ferrate, che si è inteso in gran parte risolvere con il recente ulteriore stanziamento degli 800 miliardi, dovrebbe far seguito un piano di radicale ammodernamento, tenendo presente che, mentre per gli altri mezzi di trasporto su strada ed aerei si è verificato e si verifica un aggiornamento continuo sia nel campo costruttivo sia nell'esercizio in relazione ai continui progressi della tecnica, nei trasporti ferroviari ciò è avvenuto solo in parte.

Così la realizzazione di treni leggeri e di automotrici rispetto ai pesanti convogli normali ha costituito un indubbio progresso, ma, specialmente per le linee, non vi è stato l'ade-

guamento necessario per sfruttare al massimo le possibilità insite in tali nuovi mezzi. A questo punto mi sia consentito di proporre all'attenzione dell'onorevole ministro la creazione di una classe unica (la seconda), più seriamente efficiente e confortevole, ma senza sprechi e lussi, e treni speciali con il massimo della confortevolezza, dell'accoglienza, dell'assistenza perché nei medi traghetti nazionali il treno solo offrendo queste maggiori attrattive può fare concorrenza all'aereo. Non quindi economia ad ogni costo nel prezzo del biglietto, perché chi viaggia, per ragioni professionali o per svago, su questi treni non è vero che badi solo al prezzo.

Tornando all'ammodernamento dirò che, secondo noi, bisognerebbe muoversi su due direttrici diverse, partendo da un piano preciso di riordinamento generale che indichi tutte le linee ferroviarie per le quali esiste la certezza di vitalità, anche in futuro, e quelle invece, che gradualmente debbono essere soppresse perché non hanno ragione di esistere. Con quest'ultima espressione si vuole indicare che, quando per una linea, sia pure deficitaria, non vi è alcuna possibilità di sostituzione offrendo un servizio avente le analoghe caratteristiche e condizioni, purtroppo essa deve rimanere. Se invece vi è una possibilità, come nella maggioranza dei casi, di sostituzione con trasporti su strada, si deve decretare l'abolizione della linea, senza indulgere a motivi di demagogia locale.

Nel quadro di questo radicale ammodernamento va tenuto presente un fattore fino ad oggi trascurato, e precisamente quello della sistemazione urbanistica delle città in funzione dei nuovi criteri che vengono adottati attualmente per il trasporto da e per i centri urbani. Per facilitare le trasformazioni di questo tipo, le ferrovie dello Stato, nel rivedere le ubicazioni delle stazioni e dei parchi di materiale rotabile, dovranno cedere le aree eventualmente non necessarie ai comuni, affinché questi le utilizzino ai fini del riordino urbanistico. Possono essere effettuate anche permutate di terreni, tenendo presente che la cessione di aree centrali di proprietà delle ferrovie contro aree periferiche può consentire ai comuni la soluzione di non pochi problemi urbanistici. Tutto ciò indipendentemente dalla valutazione del prezzo delle aree, che potrà essere tenuta presente in sede di piano finanziario dell'operazione generale che si compie e di calcolo dei costi gravanti sia sulle ferrovie dello Stato, sia sul comune.

In questo piano generale di sistemazione dovranno essere comprese tutte le linee ferroviarie in concessione come facenti parte di un unico complesso: a questo fine, si dovrà proporre l'abolizione dell'istituto della concessione, in quanto viene ritenuto superato all'epoca attuale. Infatti, la concessione per la costruzione dell'esercizio di linee ferroviarie risale al periodo in cui lo Stato non era ancora direttamente intervenuto in proprio nell'economia. Comunque il graduale passaggio allo Stato di tutti i servizi di interesse pubblico trova una strana eccezione in queste concessioni, per le quali oggi si dà l'assurdo che le società che ne beneficiano possano vivere tranquillamente perché lo Stato ripiana annualmente il loro *deficit* di bilancio.

Particolare attenzione va rivolta allo studio della legge che decreterà questa abolizione, affinché non si verifichino gli assurdi di altri settori. In questo caso si tratta di sollevare ciascuna società dalla gestione di servizi per la maggioranza passivi, per cui lo Stato dovrà tenere fundamentalmente conto di questa situazione. Pertanto sarebbe opportuno presentare la legge unitamente ad un regolamento di attuazione, nel quale sia già dettagliatamente risolto il problema degli indennizzi.

Contemporaneamente le ferrovie dello Stato, già all'atto dell'entrata in vigore della legge, dovrebbero avere predisposto il piano di soppressione delle linee inutili (diciamo: inutili, e non soltanto deficitarie), in modo che la stessa legge deleghi il Governo all'emanazione del piano generale di riordino, affinché le pressioni locali non costringano poi demagogicamente a tenere in vita le stesse linee automobilistiche sostitutive, come già fatto in casi analoghi.

Per i servizi automobilistici di linea in concessione si richiede maggiore ponderatezza nelle decisioni da prendere, in quanto vi è una estrema varietà di situazioni dal punto di vista economico e di gestione. Questo problema potrebbe trovare la sua giusta, graduale ed economica soluzione in una articolazione dei vari sistemi di gestione che tenga comunque sempre presente il costo minimo di esercizio. Si potrebbe avere ad esempio una forma di appalto per il pieno esercizio, come già fatto per alcune linee sostitutive di quelle dello Stato, ad organismi misti di enti locali.

Comunque, è da tener presente che in questo settore la pura gestione del servizio può

ancora essere affidata a privati, specialmente per le piccole linee di interesse locale.

Un'altra legge importante al riguardo dovrebbe stabilire il riordino dei trasporti di qualunque genere. Lo Stato ha il diritto di acquisire qualunque linea, sia essa attualmente gestita da privati o da enti locali, indipendentemente dal costo subito per rilevarla, che potrà opportunamente essere stabilito insieme con le modalità di corresponsione dell'indennizzo al fine di rendere l'insieme della rete dei trasporti efficiente, razionale e quindi nel suo complesso più economico.

Per i trasporti aerei, da poco tempo di competenza del Ministero, si dovrà tenere presente il problema del collegamento tra gli aeroporti e i punti di arrivo dei passeggeri. Esso va tenuto ben presente affinché non si verifichi l'assurdo, specialmente per le linee nazionali, che il collegamento tra aeroporti e città non richieda, come spesso accade, un tempo più lungo di quello richiesto dal trasporto aereo. Naturalmente, si tratta di fare intervenire direttamente sia i comuni sia le province interessate, tenendo ben presente il sistema della rete autostradale.

Per l'attuazione pratica di una politica di tal genere mi sia consentito rilevare che l'azienda delle ferrovie e tutto il settore dei trasporti non hanno bisogno soltanto di impianti efficienti e di materiale moderno, ma anche di dirigenti intermedi ed elevati di primo ordine, e di personale ferroviario altamente specializzato. Di qui la necessità di rivalutare e di adeguare stipendi, qualifiche e carriere, perché non è pensabile un rinnovamento effettivo senza il contemporaneo e concreto riconoscimento nel campo retributivo della piena dedizione e della qualità professionale del lavoratore che vi è impiegato.

Pur riconoscendo lo sforzo compiuto dal Governo ed in particolare dal ministro dei trasporti perché a questo importantissimo settore della vita economica italiana venga dato un maggiore impulso; pur apprezzando lo sforzo compiuto dal relatore nella pregevole relazione al bilancio, il nostro gruppo, per i motivi che furono indicati all'atto della costituzione del presente Governo, si asterrà dalla votazione. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Franchi. Poiché non è presente, si intende abbia rinunziato.

È iscritto a parlare l'onorevole Di Vagno. Ne ha facoltà.

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

DI VAGNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la relazione del collega onorevole Giglia ha con chiarezza e precisione esposto, illustrandola con dovizia di dati e di cifre, l'attuale situazione del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Essa ha il pregio di avere cercato con la massima buona volontà di individuare i meriti e anche le carenze del bilancio in questione. È proprio prendendo le mosse dalla relazione Giglia che io cercherò, a nome del gruppo socialista — dal quale ho l'onore di essere delegato a questo intervento e che per le note ragioni di politica generale si asterrà dal voto anche su questo bilancio — di dedurre dal contesto generale della relazione e dai dati del bilancio alcune osservazioni e rilievi che non solo non vogliono suonare soltanto critica, ma hanno il precipuo intento di richiamare l'attenzione dei responsabili del settore su problemi che reputo importanti.

Con tale premessa, doverosa a mio giudizio, entro nel vivo dei problemi. È questa, onorevoli colleghi, la prima volta che il dicastero dei trasporti presenta alle Assemblee legislative un bilancio dei trasporti e dell'aviazione civile. Fino a ieri quest'ultima era umile ancella dell'aeronautica militare. Per questo ritengo utile intrattenere l'Assemblea sulle tante questioni dell'aviazione civile che il nostro paese non ha finora adeguatamente considerato.

Sono passati sette mesi dal giorno in cui l'aviazione civile ha cessato di dipendere dal Ministero della difesa-aeronautica per essere inquadrata nel Ministero dei trasporti.

Il lasso di tempo trascorso ci autorizza a porci questa domanda: qual è il bilancio di questo trasferimento di competenze? Dobbiamo compiacerci della divisione? La risposta purtroppo è negativa: obiettivamente non v'è proprio alcun motivo per essere soddisfatti della soluzione adottata.

La ristrettezza del tempo a disposizione mi impedisce di esaminare punto per punto le ragioni che militano a favore della mia critica. Desidererei solo fare osservare che sia l'importanza del settore sia la sua delicatezza avrebbero dovuto consigliare una risoluzione totale del problema con la creazione di un apposito Ministero, quale esiste in tutti i paesi aeronauticamente progrediti. Infatti non è pensabile che l'aviazione civile, per la complessità dei problemi ad essa connessi, possa essere considerata alla stregua di un qualunque ispettorato: basti pensare a quelle che

nell'ambito dell'ispettorato dovrebbero essere le divisioni e i servizi, secondo lo schema organizzativo non ancora approvato ma già reso di pubblica ragione dallo stesso ispettorato. Tale è la mole delle responsabilità, la complessità della materia, la delicatezza dei problemi, che non di servizi o di divisioni dovrebbe trattarsi, ma di vere e proprie direzioni generali. Basti pensare che il servizio degli aeroporti, che ha giurisdizione su tutte le infrastrutture esistenti e si deve occupare di 112 aeroporti e di 20 eliporti, è praticamente imperniato sull'attività di 4 (dico quattro) funzionari; e che il servizio dei trasporti aerei, che si deve occupare dei trattati internazionali, di tutti i vettori aerei, del diritto di traffico, ecc., si appoggia praticamente su due (dico due) funzionari.

La separazione, quindi, dell'aviazione civile dal Ministero difesa-aeronautica e il suo inquadramento nel Ministero dei trasporti non devono essere che lo stadio intermedio per arrivare, e con urgenza, alla creazione di un Ministero dell'aviazione civile. Ritengo anzi che sin da questo momento si debba porre in discussione il problema e studiarne i metodi di soluzione.

Ecco, dunque, emergere due inconvenienti che, essendo macroscopici, si impongono con violenza all'attenzione: 1) il provvedimento, lungi dal migliorare la situazione l'ha peggiorata. Poiché una materia di tanta importanza, qual è l'assistenza al volo, è rimasta di competenza dell'autorità militare, non vi è chi non veda come si sia riusciti ad ottenere il discutibile risultato di spezzare là dove, se non altro, emergeva l'elemento positivo dell'unità; 2) la situazione del personale dell'aviazione civile, invece di perfezionarsi, con il trasferimento si è aggravata, inasprendo una piaga che prima, quando l'aviazione civile era inquadrata nel vasto corpo dell'aeronautica militare, in qualche modo trovava dei palliativi, ma che ora, nell'isolamento in cui si trova nell'ambito del Ministero dei trasporti, si palesa in tutta la sua gravità: l'insufficienza degli organici.

Ho accennato poco fa all'assistenza al volo. Ferme restando le grandi ed innegabili benemeritenze degli specialisti dell'aeronautica militare che, con grande sacrificio e lodevole e continuo senso di responsabilità, assolvono tale delicata funzione, rimane il fatto che l'Italia resta uno degli ultimi, pochissimi, paesi civili e progrediti nei quali l'assistenza al volo sia ancora di competenza della autorità militare.

A parte il fatto che l'attività aeronautica civile ha ormai una accentuata prevalenza quantitativa su quella militare, non si comprende perché paesi con problemi militari ovviamente più complessi dei nostri, quali sono gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e la Francia, abbiano ritenuto opportuno operare una netta distinzione tra i due organismi tecnici, mentre in Italia ciò non è stato ancora realizzato.

Non entro nel merito tecnico del problema, ma mi sia concesso di stupirmi dell'anomalia e di additarla all'attenzione degli organi competenti e innanzitutto alla vostra, onorevoli colleghi. L'obiezione che può essere sollevata, cioè che il costo del personale militare è di gran lunga inferiore a quello del corrispondente personale civile, rafforza la mia opinione sull'opportunità della distinzione fra le due attività anche dal punto di vista dell'equità, perché non è giusto che uomini cui è affidata tanta e tanto alta responsabilità siano compensati in misura, certe volte, inferiore nel rapporto di uno a quattro rispetto ai loro colleghi di altri paesi europei.

Un'altra critica che mi pare doveroso rivolgere è che a distanza di sette mesi non si è ancora provveduto a dare una dignitosa e funzionale sistemazione agli uffici periferici dell'ispettorato. È vero che sono state create le circoscrizioni degli aeroporti civili, ma dove sono i loro uffici? Dove sono gli ispettori incaricati di reggerne le sorti? Dove sono gli organici necessari allo svolgimento di tante nuove mansioni prima svolte dall'aeronautica militare? Tutti i compiti di demanio aeronautico, la sovrintendenza e l'assistenza ai lavori, i collaudi e persino il cerimoniale, fino a ieri svolti dagli organismi dell'aeronautica militare, da chi lo sono ora? Dove trovare i locali? Dove reperire i fondi per pagare? Non mi sembra dignitoso per lo Stato tentare di risolvere questi suoi problemi addossandoli *tout court*, come si è cercato di fare in taluni casi, ai privati gestori di aeroporti.

Poiché ho accennato ai gestori di aeroporti, mi si permetta di osservare che, quando si parla di aviazione civile, da troppo tempo si tende ad ignorare che questa formula comprende attività assai ben distinte l'una dall'altra, che non si limitano alle linee aeree, ma comprendono anche le infrastrutture aeree. Gli aeroplani hanno bisogno dell'aeroporto nella stessa misura in cui gli aeroporti esistono in quanto vi sono gli aeroplani.

Mentre finora ci si è preoccupati, e, mi corre l'obbligo di sottolinearlo, solo della flotta della compagnia di bandiera, altrettanto non è avvenuto per quanto concerne gli aero-

porti. Noi siamo in Italia ormai in questa grottesca situazione: la carenza di una programmata, ragionevole, tecnicamente esatta politica aeroportuale ha fatto sì che l'Italia abbia un numero di aeroporti delle massime classi (A-1 e B1) proporzionalmente superiore agli Stati Uniti d'America.

Vi è forse bisogno di confrontare le cifre, le decine di milioni di passeggeri, le decine di migliaia di aerei di linea, i 90 mila aerei privati degli Stati Uniti con le corrispondenti cifre italiane? Eppure, nonostante quest'abisale differenza di potenziale aeronautico fra i due paesi, si verifica il grottesco controsenso cui ho accennato.

Anche recenti interventi autorevoli al Senato e in quest'aula mi confermano nell'opinione che difettano idee chiare in materia di politica aeroportuale. Dire, per esempio, che ogni centro italiano, ogni piccola città, ogni località turistica deve avere un suo aeroporto è un'inutile utopia, se per aeroporto si intende una completa attrezzatura di pista, aerostazioni, ecc.; è una soluzione utile e ragionevole se per aeroporto si intendono strisce erbose o comunque piccole aree destinate al traffico minore.

Ma negli interventi ai quali accenno ciò non è stato precisato e, pertanto, tenuto conto delle pressioni periferiche che il più delle volte ubbidiscono solo a un malcelato antagonismo campanilistico quando non a interessi più o meno evidenti, mi è lecito trarne l'impressione che essi riflettano una grande confusione di idee. Occorre avere il coraggio di ripetere una volta per tutte che in Italia gli aeroporti sono più che sufficienti, che non ne servono altri, perché quand'anche la compagnia di bandiera o altre compagnie istituissero nuove linee e moltiplicassero le corse rispetto a quelle in atto, i collegamenti con taluni centri radiali rispetto alle grandi linee di comunicazione non avrebbero giustificazione alcuna, data la vicinanza ai grandi aeroporti già esistenti. Semmai va affrontato in maniera organica e coraggiosa, con l'intervento diretto dello Stato, il problema del collegamento a mezzo elicotteri o a mezzo piccoli aerei a decollo rapido di questi centri con i grandi aeroporti.

Insomma, in Italia è avvenuto che certi aeroporti siano nati (ed altri stiano per nascere) non per effettive e documentate necessità di traffico, ma unicamente per la maggiore o minore capacità di pressione di uomini politici. Se si dovesse continuare a seguire questa strada, veramente correremmo il rischio di avere inutili aeroporti o aeroporti dan-

nosi alla già precaria economia delle infrastrutture aeroportuali italiane. Non solo: ma anche ciò che esiste in materia di infrastrutture aeronautiche a terra in Italia mostra evidente una carenza assoluta di unità di criteri che, alla fine, ha una ripercussione negativa sia in sede organizzativa sia in sede economica.

Chi gestisce oggi in Italia gli aeroporti (e per aeroporti si intendono quelli aperti al traffico di linea e non certo quelli militari o quelli riservati agli aeroclub)? Lo Stato, che poi li fa gestire dall'aeronautica militare (ad esempio, Fiumicino). In secondo luogo, iniziative sorte nell'ambito di esistenti consorzi autonomi dei porti (casi di Genova e Venezia). Da ultimo, società private a capitale pubblico, espresse da enti locali (caso S.A.G.A.T. a Torino, caso S.E.A. a Milano).

Nel primo caso abbiamo uno Stato che, spesso scarsamente preoccupato di far quadrare i conti, esercisce un'attività senza l'osservanza rigorosa di criteri economici. Nel secondo caso assistiamo a lodevoli iniziative locali, che per altro si valgono di un cospicuo e sostanzioso aiuto dello Stato (legge del 1956 per la spesa di 10 miliardi per gli aeroporti di Venezia e Palermo e legge del 1954 per la concessione di un contributo statale annuo di lire 500 milioni per 30 anni all'aeroporto di Genova). Nel terzo caso ci troviamo di fronte a società attraverso le quali una collettività limitata sopporta un onere che, per l'evidente utilità nazionale di un aeroporto, dovrebbe essere equamente ripartito su tutta la collettività nazionale.

A questo punto ci si può chiedere perché si siano verificati i casi di cui al punto terzo (Torino e Milano). La ragione è evidente: la carenza degli organi centrali (per motivi finanziari o per motivi burocratici) nel realizzare opere pubbliche moderne e indispensabili, quali sono gli aeroporti, ha spinto gli enti locali ad addossarsi oneri che non sono e non dovrebbero essere esclusivamente loro. Sarebbe come se le città di Milano e Torino dovessero pagarsi in proprio le forze di polizia destinate ai loro territori mentre per tutte le altre città provvede lo Stato. Un ragionamento analogo può essere fatto per il servizio dei vigili del fuoco e per quello sanitario, il cui costo è rimborsato totalmente dai gestori aeroportuali ai ministeri competenti. Come se controllare che i passeggeri non abbiano il vaiolo fosse preoccupazione di interesse solamente milanese o torinese e non di tutta la nazione.

Eppure questo è avvenuto: è avvenuto che una città abbia investito una trentina di miliardi per realizzare il suo sistema aeroportuale e che abbia corso il grave rischio (non già per carenza legislativa, ma per la pressione di ambienti economici statali e per l'ostinato antagonismo di certe parti della burocrazia statale), di vedersi sottrarre all'ultimo minuto gli aeroporti da essa costruiti per darli in uso gratuito alla compagnia di bandiera. Che la compagnia di bandiera debba essere sostenuta dallo Stato al pari di quanto avviene presso paesi stranieri mi pare encomiabile, ma che debba avvalersi di non dimostrati diritti e di inopportuni privilegi per soffocare le gestioni aeroportuali, questo non può essere consentito in uno Stato che ama chiamarsi di diritto.

La compagnia di bandiera ha un suo bilancio, che giustamente essa deve cercare di chiudere in attivo; ma ciò non deve avvenire ai danni degli enti di gestione aeroportuale, che sono essi pure delle società per azioni, spesso con capitale pubblico, con un loro bilancio e con degli amministratori che rispondono del proprio operato agli azionisti e ai tribunali.

Quella della gestione aeroportuale è una pagina delicatissima del vasto capitolo dell'aviazione civile, che merita molta attenzione. I problemi degli esercenti di aeroporti sono problemi di carattere economico che non possono attendere gli adeguamenti strutturali dell'ispettorato o della burocrazia per essere risolti; essi richiedono tempestività, imparzialità, equanimità; non si può permettere che per far quadrare il bilancio della compagnia di bandiera si sopprima con un tratto di penna la voce « pagamenti di tasse aeroportuali ». E ciò non solo negli aeroporti privati, ma anche in quelli statali, perché tali diritti di assistenza sono il corrispettivo di servizi resi.

Il vasto problema delle gestioni aeroportuali mi spinge poi a porre quest'altra domanda: qual è l'orientamento del Governo in materia? Intende esso lasciare le cose come stanno, con tutta la loro confusione e irrazionalità? Intendono forse gli organi competenti far sopravvivere il sistema dei due pesi e due misure, per cui la distribuzione dei contributi statali agli aeroporti avviene con criteri per lo meno singolari in virtù dei quali si passa da un contributo del 100 per cento, attraverso infinite soluzioni intermedie, fino allo zero per cento? Ritene il Governo che ci si possa attendere che i gestori di aeroporti di cui al punto terzo garantiscano in eterno un funzionamento perfetto, nonostante l'imponenza di

pesanti oneri e l'assoluto disinteresse delle autorità centrali per i loro problemi?

Esiste un aureo volume del maggio 1963, pubblicato a cura della direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo, intitolato *Studio sulle necessità e sui programmi di sviluppo dell'aviazione civile italiana per il quinquennio 1963-68*. Nel capitolo « aeroporti ed attrezzature di assistenza a terra e di pronto intervento » si legge che il problema non necessita solo di stanziamenti finanziari, ma « soprattutto di direttive politiche ». Desidero mettere l'accento proprio su questa esigenza: direttive politiche che moralizzino finalmente il settore, che abbiano il coraggio di dire basta agli sperperi, agli interventi inutili, alle costruzioni di piste inutili, ai contributi dati ad aeroporti presso i quali il traffico aereo non potrà mai fiorire e che serviranno solo a soddisfare velleità o interessi locali.

Amerei, per esempio, sapere perché l'aeroporto di Fiumicino, che ha già ingoiato una cinquantina di miliardi, ne debba ingoiare ancora una dozzina con la costruzione di una terza pista la cui utilità è tutta da dimostrare.

Mi interesserebbe anche sapere che cosa significano indicazioni vaghissime del tipo di questa: « costruzione di nuovi aeroporti e aggiornamenti vari »; alla quale però, a compenso della sua genericità, corrisponde uno stanziamento concreto e imponente: 12 miliardi.

E infine vorrei proprio che fosse affrontato il problema degli aeroporti di Milano. È con profonda amarezza che debbo constatare come Milano, il cui contributo allo sviluppo economico del paese non ha certo bisogno di illustrazione, venga sommariamente sbrigata nell'elenco degli interventi che si propongono a favore degli enti locali con la voce « Milano Bresso 200.000.000 ». Duecento milioni su 68 miliardi!

Ma il mio intervento mira a mettere in rilievo un altro stridente contrasto che si inquadra nel sistema dei due paesi e delle due misure. A pagina 16 della citata pubblicazione è scritto: « Le incidenze gravanti sulla gestione per gli oneri di ammortamento del capitale e degli interessi relativi rendono la gestione degli aeroporti passiva. Viene, pertanto, richiesto il concorso dello Stato, che non può essere negato in quanto un aeroporto deve essere considerato non solo nel quadro dell'economia locale, ma soprattutto nel complesso dell'economia nazionale e la sua gestione un servizio di pubblica utilità ». Benissimo: ma il fatto è che il bilancio dell'aviazione civile prevede uno stanziamento di 25

miliardi annui, dei quali nemmeno una lira a favore del sistema aeroportuale di Milano (Linate e Malpensa).

Si parla di creare una nuova azienda per il raggruppamento delle gestioni aeroportuali statali. Si parla di 1 miliardo da stanziare immediatamente per il reintegro parziale delle passività di esercizio degli aeroporti gestiti in concessione; ma non è detto come questo miliardo sarà ripartito, né si spende una parola per illustrare gli sforzi e le benemeritenze che nel settore dell'aviazione civile si sono guadagnati gli enti di gestione che hanno dovuto creare tutto da sé, in mezzo a mille difficoltà.

È buona cosa che lo Stato riconosca ora la necessità di dover intervenire a sanare in parte le passività di gestione degli aeroporti. Meglio tardi che mai: ma debbo ricordare che due anni fa una proposta di legge per un contributo a favore degli aeroporti di Milano (destinato appunto a sopperire al *deficit* di gestione) venne respinta e dovette essere ritirata. E perché? Perché il Governo — si disse allora — non poteva prendere in considerazione richieste di intervento risanatorio di bilanci di società private, anche se il capitale di dette società è interamente pubblico.

Quando poi sento qualcuno invocare che l'autorità centrale sottragga linee aeree a un aeroporto per dirottarle verso un altro, ignorando così che la determinazione degli scali avviene in base a esigenze di traffico commerciale, mi sento scoraggiato e indotto a pensare che in Italia i problemi dell'aviazione civile possono contare su competenti assai poco numerosi.

Sempre in tema di gestioni aeroportuali, non posso tacere sull'urgenza di provvedimenti per il perfezionamento e lo snellimento dei servizi doganali, per la creazione di zone franche aeroportuali, per l'esenzione dai dazi di tutti i mezzi di funzionamento di un aeroporto (macchine, carburanti, eccetera). Non vedo perché ciò che è stato considerato concessione necessaria all'attività portuale (esempio: esenzioni fiscali ai motoscafi, e simili) non debba essere considerato tale anche per attività aeroportuali.

Se si è giudicato — come si è giudicato — buona cosa ispirare il diritto della navigazione aerea alle secolari esperienze della navigazione marittima, si dovrebbe — mi pare logico — osservare e adottare per gli aeroporti gli stessi criteri che l'esperienza ha dimostrato opportuno adottare nei porti.

Vengo ora ai vettori aerei. All'inizio ho detto che la definizione « aviazione civile » va vista come una cornice che racchiude più di

un quadro. Ho parlato finora delle infrastrutture aeronautiche a terra, ma naturalmente non dimentico che esse esistono in quanto esiste il mezzo aereo. È doveroso dare atto della sua efficienza alla compagnia di bandiera, e ai suoi dirigenti dello sforzo compiuto e dei risultati brillanti conseguiti. Ma questo non deve indurci a rinunciare a una critica obiettiva e leale anche in questo settore. Ritengo infatti che sia giusto che lo Stato potenzi la sua compagnia di bandiera; ma sono altrettanto fermamente convinto che lo Stato debba incoraggiare e aiutare iniziative complementari che colmino quelle lacune nei servizi aerei che la compagnia di bandiera non può e non vuole colmare. Alludo alle iniziative di vettori aerei minori, come Alisud, Aeralpi, Itavia, Alisarda, ecc., che hanno dimostrato coraggio e intraprendenza.

Per quanto poi riguarda i diritti di traffico, anche in questo settore si impone una maggiore libertà. Mi sia permesso un esempio. Fino allo scorso anno alcune compagnie di navigazione aerea straniere effettuavano in Italia doppi scali: Venezia e Roma, Milano e Roma, ecc. Improvvisamente qualcuno si accorse che ciò poteva danneggiare gli interessi dell'Alitalia. Cosa quanto meno opinabile. Comunque, dalla mattina alla sera, si abolirono i doppi scali. Si ricorse a una finzione giuridica, ossia si disse alle compagnie: fate pure due scali, ma non con lo stesso volo. Il che equivaleva a imporre alle compagnie straniere la scelta tra uno dei due scali, perché uno scalo, economicamente remunerativo se compreso in un volo già esistente, diventava non conveniente se la compagnia era obbligata a dedicarvi un volo e (quindi un aereo) apposito. Il brillante risultato fu che i vettori stranieri dovettero abbandonare aeroporti commercialmente utili, che alimentavano un traffico più che sufficiente a giustificare lo scalo; tanto utili che le compagnie li avevano immessi nella propria rete (né è pensabile che un vettore aereo istituisca uno scalo se esso non è remunerativo). È il caso della S.A.S. e dei suoi scali a Milano e a Roma.

Una maggiore libertà si impone anche per quanto riguarda i *charter*, cioè per quegli aerei che vengono affittati da agenzie di viaggio per il trasporto occasionale di comitive turistiche; tali voli, evidentemente, non incidono affatto nel flusso commerciale delle linee permanenti. Eppure ogni qual volta una agenzia di viaggio vuole organizzare un *charter*, non può rivolgersi a compagnie straniere o ad altre compagnie italiane (che fra l'altro potrebbero battere la concorrenza dell'Alita-

lia e della sua consociata S.A.M.) perché ciò è impedito da assurdi privilegi. Assurdi anche perché le flotte delle due compagnie privilegiate non sono evidentemente in grado di soddisfare la domanda.

Ho lasciato per ultimo il tema dell'aviazione generale, non perché lo consideri « il fanalino di coda » tra i problemi dell'aviazione civile, ma anzi per mettere su di esso un particolare accento.

Che cosa si intende per aviazione generale o minore? Ci si ostina a chiamarla aviazione minore, ma minore è soltanto se si prende come criterio di misura il metro del mezzo aereo. Ma non è chi non veda come tale criterio sia inesatto. Tanto è vero che in un paese progredito quale gli Stati Uniti d'America il rapporto di importanza fra l'aviazione di linea e l'aviazione generale è a tutto favore di quest'ultima. Non vorrei che per aviazione generale si intendesse solamente l'attività aeroclubistica: questa è solo una parte, è una piccola parte. In realtà quello che ci interessa è quell'ampio settore in sviluppo che raggruppa l'aviazione di lavoro e d'affari che, con il passare del tempo, sta diventando un sempre più chiaro strumento di progresso economico. Ma essa presenta un vizio di origine al quale va posto rimedio: la formazione dei piloti, il loro addestramento, la loro disciplina, la politica governativa in materia di costruzioni aeronautiche, di agevolazioni fiscali, di premi di brevetto, ecc. è tutto da rivedere.

Se si vuole che l'aviazione generale si inserisca nel processo economico-produttivo e sociale della nazione in modo positivo e con positivi risultati, si deve fare *tabula rasa* di tutti gli ordinamenti in atto, a cominciare da quelli che regolano la vita degli aeroclub e il loro singolare monopolio in materia di scuola, e costruire *ex novo* un ordinamento rispondente alle esigenze di un'aviazione generale moderna, efficiente e soprattutto sicura.

Che un paese come l'Italia abbia non più di 140 aerei d'affari in uso contro non dico i 90 mila americani ma semplicemente i quattromila francesi e i tremila tedeschi è una cosa che non può non lasciare perplessi. Addito questo problema all'attenzione della direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e suggerisco che vengano presi in esame i seguenti problemi, la cui soluzione sarà in grado di imprimere una spinta decisiva al progresso di questo settore: riconsiderazione dei metodi per la formazione dei piloti; semplificazione delle pratiche burocratiche; creazione di infrastrutture aeroportuali per l'aviazione generale.

È evidente che questa particolare materia, per il fatto stesso di esigere un riordinamento totale, sarebbe degna di ben più ampia analisi. È veramente sorprendente che in questo settore si sia rimasti fermi a criteri vecchi di quarant'anni, come se dai tempi del biplano di legno e tela ai tempi dell'aeroplano d'affari a reazione nulla fosse cambiato.

Con questo accenno forzatamente breve all'aviazione generale ritengo di aver completato il panorama dei problemi relativi all'aviazione civile in Italia, e concludo la mia esposizione con l'elenco di alcuni provvedimenti che sottopongo all'attenzione della Camera e del Governo.

Fra i problemi più necessari ed urgenti da affrontare e risolvere sono i seguenti: creazione immediata di una commissione per lo studio della pronta istituzione di un Ministero dell'aviazione civile; stanziamento in bilancio dei fondi necessari per l'acquisizione delle sedi periferiche per gli uffici circoscrizionali dell'aviazione civile già previsti dalla legge vigente; bando immediato di concorsi per il reclutamento del personale amministrativo, occorrente all'aviazione civile; costituzione in seno all'ispettorato dell'aviazione civile di un apposito servizio relativo alla gestione aeroportuale, per l'esame e la rapida soluzione dei problemi relativi, sulla base di sani criteri economici.

Altri provvedimenti da adottare sono, a mio avviso, i seguenti: messa allo studio immediata da parte di un'apposita commissione tecnica di norme tipo per le prestazioni aeroportuali e per il trattamento del personale aeroportuale (la commissione dovrebbe presentare la sua relazione entro tre mesi); concessione immediata di agevolazioni fiscali inerenti alle gestioni aeroportuali (esenzione dai dazi sui materiali da costruzione, così come avviene per le autostrade, sui carburanti usati nell'interno dei piazzali, sull'importazione di macchine particolari); presentazione di un disegno di legge per il ripianamento dei bilanci degli enti aeroportuali; legge per il finanziamento della compagnia di bandiera, che tenga conto dei maggiori oneri ad essa derivanti dall'applicazione di criteri economici nella gestione degli aeroporti, privati o statali che siano; proposta di legge perché le gestioni aeroportuali siano immediatamente esentate dagli oneri relativi al servizio dei vigili del fuoco e a quello sanitario e attribuzione di tali oneri ai ministeri competenti.

Vengo ora a parlare delle ferrovie e particolarmente della loro produttività.

Dall'esame della tabella che indica l'entità dei proventi del traffico ferroviario si rileva che quelli del traffico merci sono del 15 per cento circa inferiori a quelli del traffico viaggiatori. Mentre i proventi del traffico viaggiatori ammonteranno a 205 miliardi circa, quelli del traffico merci saranno infatti di appena 173 miliardi. L'incremento delle previsioni rispetto al 1962-63 è del 18 per cento per il traffico viaggiatori e del 5,1 per cento per quello merci. È invece noto che altre reti ferroviarie straniere possono contare su proventi del traffico merci ben più importanti di quelli del traffico viaggiatori. Ciò è particolarmente strano in Italia, dove l'orografia, la conformazione allungata della penisola, l'intensità delle esportazioni agricole del Mezzogiorno dovrebbero favorire i trasporti su rotaia.

Nella sua relazione al bilancio preventivo per l'esercizio finanziario 1962-63 il relatore Boidi comunicava che la quota parte del servizio viaggiatori rispetto al servizio totale era del 51,9 per cento in Italia mentre in Francia scendeva al 28,8 per cento. Tenuto conto dei tassi di incremento previsti per l'esercizio in corso, le condizioni stanno peggiorando.

Occorre migliorare la qualità del trasporto merci per renderlo competitivo con quello stradale. La libertà del trasporto merci su strada, riconosciuta dallo stesso onorevole Boidi, è indispensabile principalmente per ragioni tecniche, dovendosi sopperire alle deficienze del servizio merci ferroviario. Ho rilevato che nella zona « a tendoni » intorno a Bari, vicina al mio paese natio, l'uva destinata al mercato interno è trasportata quasi esclusivamente con camion e non già per il « porta a porta » offerto da questi né per ragioni tariffarie, ma principalmente per ragioni di tempo, di velocità.

Il chiarissimo professor Stagni, in un convegno tenutosi a Bari nel settembre 1960, dichiarò, se non erro, che le operazioni di transito attraverso gli impianti di smistamento di Bologna richiedono in media sei ore che ovviamente diventano almeno dieci ore nei periodi di maggior traffico, corrispondenti per esempio alla campagna dell'uva da tavola. Non so se tali tempi si siano ridotti, ma temo di no, in quanto non mi risulta che lo scalo merci di Bologna abbia subito quei radicali ammodernamenti che all'estero hanno portato all'impiego in tale campo di elaboratori elettronici e al selezionamento automatico dei carri per direzione.

La diffusione dell'autotrasporto merci ha finora sopperito a tali deficienze della rete ferroviaria. Di ciò dobbiamo essere da una

parte lieti e dall'altra amaramente desolati. Conosciamo le inumane condizioni di lavoro dei camionisti, in particolare di quelli che sono proprietari del camion che usano. Per essi non esistono orari di lavoro né esiste riposo notturno; il riposo domenicale è stato imposto autoritariamente per liberare le strade la domenica e consentire la circolazione degli autoveicoli di coloro che si muovono per godersi il riposo di fine settimana.

La relazione al bilancio ci comunica che nel 1962 su 123.429 imprese di autotrasporti, circa il 90 per cento possedevano uno o due automezzi. Si tratta quindi di una massa notevole di lavoratori che operano in condizioni inumane e che continueranno a lavorare in tali condizioni fino a che non si apriranno altre vie per un lavoro cui siano offerte tutte quelle garanzie, tutta quella dignità per la quale noi socialisti ci battiamo.

Quando questi risultati saranno ottenuti sulla base di una programmazione economica intelligente e produttiva, ci auguriamo che questi lavoratori del camion sapranno e potranno ottenere per il loro lavoro condizioni più dignitose e più umane ed avranno quindi la forza di chiedere una retribuzione più onesta, compensativa dei loro sacrifici.

In tali condizioni il prezzo del trasporto stradale dovrà aumentare e se la ferrovia non sarà in grado di offrire a prezzo conveniente un trasporto di qualità, ne conseguirà inevitabilmente una lievitazione dei prezzi. Che se poi, proiettandoci nel futuro, vogliamo prevedere un avvenire di piena occupazione, nel quale il lavoro umano venga utilizzato nella maniera più razionale, senza sperperare questa preziosissima ricchezza e senza richiedere inutili fatiche, dobbiamo sin d'ora predisporre le strutture perché tutti quei trasporti che possono utilizzare convenientemente la ferrovia vi rimangano e anzi vi ritornino. La rotaia infatti è in condizioni di assicurare il trasporto con una produttività del lavoro umano superiore a quella della strada.

Né va sottaciuto che il trasferimento sulla strada di tutti i trasporti, anche di quelli di massa, assorbe una notevole capacità di trasporto delle strade e delle autostrade e ci obbliga quindi a prevedere massicci stanziamenti per ampliamenti della rete, che non sarebbero forse indispensabili se si aumentasse la capacità di trasporto della rete ferroviaria esistente con un impegno di spese sicuramente inferiore.

Pertanto, il programma di riclassamento e di potenziamento della rete ferroviaria va inquadrato nel piano generale di programma-

zione economica e in una posizione di particolare evidenza, tenendo presente l'importanza che assumono in una società moderna le attività terziarie rispetto alle altre attività anche manifatturiere e il fatto che le prime, secondo il professor Saraceno, dovrebbero avere, in termini di reddito nazionale, un incremento annuo del 5,2 per cento fino a raggiungere nel 1975-76 un'importanza in termini di reddito pari al 44 per cento del reddito nazionale.

Ma tale riclassamento della rete ferroviaria non deve limitarsi alla soluzione dei problemi secondari o secondo programmi che possano essere considerati acceleramenti di un'attività concepita secondo criteri di ordinaria amministrazione. Occorrono in questo momento provvedimenti rivoluzionari, né basta fare affidamento su una evoluzione accelerata. L'azienda ferroviaria deve applicare subito le tecniche più moderne, così come ha fatto e realizzato il Giappone sulla nuova Tokaido. Occorre applicare l'elettronica nella circolazione dei treni, come hanno già fatto gli inglesi, gli americani, i russi e i giapponesi, senza limitarla alla trasmissione di informazioni orali, ma estendendola alla trasmissione di rilevazioni da elaborare in ordini.

L'ultima riunione dell'Associazione internazionale delle ferrovie a Monaco di Baviera è stato il punto di incontro di uomini che si sono scambiate le informazioni più nuove sulla tecnica ferroviaria; mi risulta che in tutte le riunioni è emersa evidente la sicurezza di tecnici di capacità eccezionale, della inevitabilità dell'apertura di una nuova era del trasporto su rotaia e sulla necessità che tutte le aziende ferroviarie si preparino a tale era, predisponendo miglioramenti della qualità del trasporto, curandone l'economicità, ed incrementando al massimo la produttività del lavoro dell'uomo.

Per inciso, dobbiamo amaramente rilevare che il presidente del congresso, in una conferenza tenuta il 22 giugno 1962, citò i programmi americani, francesi, tedeschi, inglesi, indiani, canadesi, sud-africani, portoghesi, ma non fece alcun cenno a quello italiano. Vogliamo augurarci che si sia trattato solo di una dimenticanza e che tale omissione non corrisponda a un giudizio di merito.

Tornando al congresso abbiamo letto che il carro dell'avvenire avrà una portata di 100 tonnellate. Come ci prepariamo a tale futuro noi italiani, disponendo di soli 13.865 carri di costruzione recente, mentre si prevede l'ammodernamento — con il piano de-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

cennale — di 20 mila carri, che conserveranno ovviamente caratteristiche funzionali anti-quate, e la costruzione di 37.500 carri di tipo europeo con capacità di carico adeguata soddisfacentemente al presente, ma certamente non tale da raggiungere la portata di 100 tonnellate?

Rileviamo ancora che durante il decennio 1962-1972 interverranno numerose demolizioni di carri antiquati. Nel 1972, quindi, il numero dei carri merci sarà notevolmente inferiore ai 169 mila che si avrebbero nel caso che i 37.500 carri di cui è prevista la costruzione si aggiungessero ai circa 131 mila costituenti il parco al 31 maggio 1963. Tale parco non sarà sufficiente se, come è indicato nella relazione, il traffico merci aumenterà entro il 1970 del 36,5 per cento in termini tonnellate-chilometro e del 38 per cento in termini di tonnellate. Accettando i tassi di incremento previsti nella relazione, nel 1972 tali incrementi risulteranno rispettivamente del 46,5 per cento e del 48 per cento. Se per prima approssimazione riteniamo che le radiazioni siano compensate dall'aumento della capacità media di trasporto, entro il 1972 dovrebbero essere costruiti almeno 60 mila carri e non solo 37.500 come previsto dal piano decennale.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per il servizio viaggiatori che, a parte alcuni dettagli e la insufficienza assoluta del materiale per fronteggiare le punte del traffico, non dà luogo in genere ad eccessive critiche. Ma se il parco attuale è costituito di 8.230 carrozze, di cui almeno un migliaio da radiare, come si potranno soddisfare le esigenze del 1972, con sole 2.300 nuove carrozze, se già nel 1970 il traffico viaggiatori sarà aumentato del 31 per cento?

Particolarmente inadeguato sembra, inoltre, il potenziamento del parco delle elettromotrici che prevede l'acquisto di 100 pezzi, di cui 50 rimorchi. Il parco attuale è di 631 pezzi ed è assolutamente scarso; vedo, talvolta, partire da Bari una elettromotrice che fa servizio sulla tratta Bari-Barletta con un rimorchio costituito da una carrozza normale.

Ed essendo venuto a parlare di un servizio locale, va segnalata l'inadeguatezza in genere di detti servizi. Per tornare alla tratta Bari-Barletta, occorre richiamare l'attenzione sulla necessità di incrementare la frequenza dei treni leggeri con automotrici; l'iniziativa risulterebbe largamente competitiva con i trasporti stradali. Nella tratta Bari-Barletta corrono sulla strada adriatica, congestionandola in misura pericolosissima e cruenta, circa 90 autobus al giorno in un senso ed altret-

tanti nell'altro. Quanti viaggiatori di tali autobus si servirebbero della ferrovia se questa assicurasse un servizio solo più frequente, poiché la celerità è già maggiore che sulla strada? Cito la Bari-Barletta perché è a mia diretta conoscenza, ma il problema ha ampiezza più rilevante.

Il problema ferroviario, quindi, è principalmente problema di impianti e di materiali. È necessario operare con criteri basati sulla precisa conoscenza della realtà economica e sull'esperienza tecnica, senza indulgere a facili criteri rappresentativi che hanno caratterizzato l'attività del Ministero dei trasporti, non solo nella fase della ricostruzione postbellica, con la realizzazione di opere appariscenti e di qualche enorme stazione la cui dimensione e la cui monumentalità non corrispondeva ad una effettiva esigenza tecnico-produttiva ma che pur giustificava fastose cerimonie inaugurali.

E tale potenziamento dovrà essere accelerato al massimo, nella misura da rivalutare sulla base dei risultati della programmazione generale. Solo così sarà possibile evitare che l'esecuzione dei lavori provochi ulteriori allungamenti delle percorrenze dei treni, che sono stati preannunziati nella relazione (a pagina 45) nella prima fase di attuazione del piano decennale e che forse sarebbero stati evitati se il piano fosse stato studiato ed attuato con maggiore tempestività. E giacché si è parlato di servizi automobilistici, occorre richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità che nella predisposizione del disegno di legge per le autolinee non si preveda con troppa facilità l'erogazione di sovvenzioni a concessionari di singole autolinee, dovendosi procedere prima al concentramento in reti specie delle linee dichiarate deficitarie. La sovvenzione di esercizio potrà essere erogata solo quando sia esaminato il bilancio complessivo dell'azienda. Non vogliamo con questo rinunciare alla gestione pubblica dei servizi di trasporto su strada, che rimane sempre a base del nostro programma economico; e possiamo indulgere a tali concentramenti solo in quanto preparatori dell'attuazione delle nostre direttive.

Riferendomi, poi, ad una particolare situazione del mio collegio elettorale, devo segnalare la difficoltà economica in cui si dibatte una grossa azienda pugliese di autoservizi, la Marozzi (con 350 dipendenti attualmente preoccupatissimi della loro sorte), per la quale sarebbe augurabile un intervento del Governo per arrivare in un qualsiasi modo alla gestione pubblica della stessa, evitando

che una rete di tanto rilievo ed economicamente redditizia passi nelle mani di altra grossa azienda nazionale, pare la S.I.T.A., la quale consoliderebbe la sua posizione di monopolio dei trasporti stradali, in un settore che per la sua particolare importanza economica non può essere condizionato agli interessi privati e che deve essere invece organizzato secondo criteri che tengano conto delle esigenze sociali e dei programmi di incentivazione che il Governo deve predisporre ed attuare.

Restando nel campo dei servizi locali, regionali, occorre fare un cenno alle reti concesse.

La legge 2 agosto 1952, n. 1221, nella ipocrita apparenza di un contributo dello Stato per l'esecuzione di opere e l'acquisto di materiale rotabile da parte dei concessionari, con il gioco delle sovvenzioni di esercizio ha consentito di eseguire a sole spese dello Stato notevoli lavori di ammodernamento di alcune reti concesse. Tali opere non sono però sufficienti: occorrono altri investimenti e d'altra parte all'efficienza di talune di dette reti, cito la Nord-Milano, la Circumvesuviana, le Ferrovie del sud-est, sono legati l'efficienza e lo sviluppo economico delle regioni servite. Ci sembra però assolutamente inutile perpetuare l'istituto delle concessioni ferroviarie, che ci rende assai perplessi soprattutto quando viene segnalata la necessità di stanziare cifre molto rilevanti per consentire ai concessionari di potenziare le reti, corrispondendo tali stanziamenti al vecchio, deprecato sistema di pubblicizzare le perdite, privatizzando gli utili. È necessario provvedere subito allo stanziamento di fondi per il potenziamento delle reti locali concesse, ma è altresì necessario avviare le procedure per il passaggio di queste linee alla gestione pubblica da parte degli enti locali interessati, siano essi i comuni o le province, le regioni o consorzi di essi, con la costituzione di reti più organiche nelle quali potranno essere inserite anche linee a carattere essenzialmente locale ora gestite dalle ferrovie dello Stato. La costituzione di taluni raggruppamenti regionali, auspicata in un recente congresso degli autoferrotrotranvieri a Bari rappresenterebbe un utile decentramento dell'attività dello Stato ed un più fattivo inserimento degli enti locali nella gestione democratica delle attività che interessano esclusivamente la regione.

Questa democratizzazione è la nostra più viva ambizione, in contrasto con l'inintelligente burocratizzazione che forse è quella

che, spegnendo entusiasmi, limitando la libertà di intervento, soffocando le iniziative derivanti dalla libera espressione della propria opinione, allontana dalle aziende delle ferrovie dello Stato i giovani ingegneri, i quali evidentemente non trovano in essa né una giusta valutazione in termini di denaro del proprio lavoro né un ambiente in cui la soddisfazione di avere intelligentemente e utilmente operato compensi l'amarezza derivante da una situazione generale insoddisfacente.

Accanto a quello che ho detto, onorevole ministro, vi è poi l'aspetto umano della gestione delle ferrovie dello Stato. Sento il dovere di farmi eco delle giuste rimostranze di tutto il personale che più di una volta ha lamentato deficienze delle attrezzature sociali ed in particolare dei dormitori. Il Governo deve impegnarsi alla soluzione di tali problemi, che condizionano l'efficienza fisica e la serenità dello spirito dei lavoratori.

Quando si parla di agitazioni del personale ferroviario, quando le vertenze sindacali si aggravano al punto di fare interrompere il servizio, con enorme danno, non solo e non tanto dei viaggiatori, quanto dell'economia della nazione, succede a tutti e ancor più alla classe dirigente e agli stessi uomini di governo di esprimere concitati giudizi sull'operato della massa dei ferrovieri e sulle responsabilità degli esponenti sindacali.

Ma forse non passa alla mente di nessuno il quadro impressionante e starei per dire pauroso dell'umile ferroviere che sulle macchine o sui convogli, d'inverno col gelo, d'estate con la calura, è costretto a compiere il suo dovere faticoso e snervante per un compenso sempre miserevole di fronte al sacrificio sopportato. Non passa a nessuno per la mente la fatica del capostazione o del deviatore che nella notte, con la neve o col gelido rovaio, nelle grandi stazioni e ancor più nelle piccole, devono stare al loro posto perché l'ingranaggio dei trasporti, spina dorsale della economia, funzioni a dovere. Non è retorica questa, onorevole ministro, è la rappresentazione di una realtà che deve indurci a provvedere in tempo e secondo giustizia ai doverosi adempimenti. Eccoli: aumento degli organici, riduzione della responsabilità dei singoli addetti ai lavori e soprattutto centralizzazione dei servizi scambi.

Mi si permetta a questo punto di citare il caso avvenuto due mesi or sono alla stazione di Bari. Ricordo qui quanto dichiarò un deviatore capo: « Due mesi fa il direttissimo proveniente da Reggio Calabria, invece di essere indirizzato sul binario previsto, fu indi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

rizzato su uno diverso, sul quale era pronto a partire un altro treno diretto a Reggio Calabria. Erano le nove, ricordo benissimo. Fu un vero miracolo se l'incidente fu evitato: il convoglio in arrivo marciava sul binario occupato, proprio contro l'altro convoglio pieno zeppo di persone. Fu un deviatore che si accorse in tempo dell'errore. Fermò il treno a forza di voce. Fortunatamente il treno viaggiava ad andatura rallentata ed il macchinista sentì l'allarme del deviatore ».

Questo è successo alla stazione di Bari dove non esiste alcun sistema centralizzato degli scambi.

**CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Si sta studiando e lo si sta preparando.

**DI VAGNO.** Il capo compartimento, intervenendo su questo argomento dibattuto sulla *Gazzetta del Mezzogiorno*, affermò che si trattava delle solite esagerazioni, che la stazione di Bari è una delle più sicure del compartimento e che le statistiche degli incidenti non l'hanno mai menzionata.

Signor ministro, dobbiamo veramente pensare che in Italia, come è accaduto recentemente per una diga, sia necessario l'incidente perché i provvedimenti vengano adottati? (*Interruzione del Ministro Corbellini*). Ma perché ci si decida ad intervenire è necessario che i treni vadano a cozzare tra di loro alla stazione di Bari?

**CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Anch'io ho fatto delle esperienze del genere, andando a finire fuori dei binari.

**ALBERTINI.** Ella intende fare dell'umorismo?

**CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Niente affatto. Io facevo il macchinista allora.

**DI VAGNO.** E i dirigenti di allora si comportavano verso di lei come si comportano quelli di oggi nei confronti degli attuali macchinisti.

**CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Io facevo allora il macchinista e il dirigente sperimentatore nello stesso tempo, e sono andato fuori binario a oltre cento chilometri all'ora per un difetto che non era conosciuto da nessuno. Quell'incidente mi fu in seguito utile per la libera docenza.

**DI VAGNO.** Anche la diga del Vajont è caduta.

**CORBELLINI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** No, la diga del Vajont

non è caduta. Il disastro è stato provocato da una frana della montagna.

**DI VAGNO.** Non le disconosciamo certo i suoi meriti di esperto e di studioso di cose ferroviarie.

Un'altra questione è quella che riguarda il settore dell'edilizia abitativa del personale. Non si fa mai abbastanza, onorevole ministro, in questo campo. Dopo il lavoro, che è sempre faticoso, ma particolarmente quello dei ferrovieri, un punto di refrigerio, un angolo sia pure ristretto di conforto e di pace è indispensabile all'uomo che lavora. Occorrono case per i ferrovieri in servizio e in pensione e luoghi di riposo e di ricreazione durante le interruzioni del servizio. Essi sono necessari per il migliore rendimento della macchina-uomo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
BUCCIARELLI DUCCI

**DI VAGNO.** Oltre però agli strumenti legislativi relativi alle reti ferroviarie di interesse locale, il Governo deve studiare il problema delle metropolitane. Un recente convegno sui trasporti di massa nelle città, tenuto a Roma nel luglio scorso a cura del benemerito collegio degli ingegneri ferroviari, e richiamato dal senatore Angelini nella discussione al Senato del bilancio dei trasporti, ha posto in evidenza l'importanza di tali servizi. La relazione al bilancio si limita a fare dei riferimenti a un passato che invero non è molto glorioso se valutato sulla base dei risultati.

Il secondo tracciato della metropolitana in Roma, decisa dopo un travagliato iter nel 1959, è stato autorizzato per una prima parte solo pochi mesi or sono, mentre per la seconda parte verrà indetto un appalto. Conosco molto bene le amarezze della « M.M. » per volerne parlare in questa sede. Ed ella, onorevole ministro, le conosce meglio di me!

Per Napoli si parla ancora di programmi. L'onorevole Riccardo Fabbri mi ha pregato di sottoporre all'attenzione del ministro i problemi della metropolitana di Roma. È noto a tutti che fra non molto incominceranno i lavori per il secondo tronco della metropolitana, il tratto Termini-Osteria del Curato. Per la costruzione di questo tronco esiste una legge finanziaria che prevede il totale finanziamento da parte dello Stato, e analoga legge esiste per il terzo tronco, Termini-piazza Risorgimento, i cui progetti sono tuttora all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ebbene, è necessario che siano varate leggi analoghe per tutti gli altri tronchi di

metropolitana previsti per Roma, si da creare nel più breve tempo possibile una rete completa ed efficiente.

Ad esempio, il nuovo piano regolatore di Roma prevede il prolungamento della metropolitana fino a Ciampino: è necessaria, dunque, al più presto, una legge finanziaria relativa, sì che, in un futuro che ci auguriamo quanto mai prossimo, le linee ferroviarie dei Castelli possano essere agganciate alla metropolitana creando vie di rapido collegamento.

Ma per restare ai problemi del momento, a quelli più urgenti, sollecitiamo lo Stato a designare nella « Stefer », unica società in Italia, concessionaria di metropolitana e quindi più di ogni altra esperta in questo campo, la futura concessionaria del costruendo tronco Termini-Osteria del Curato, e dei futuri. Grazie alla sua esperienza ormai decennale e alla capacità dei suoi tecnici, la « Stefer » potrebbe predisporre per tempo tutte quelle misure e quegli accorgimenti tecnici necessari per una perfetta realizzazione del nuovo tronco e degli altri. Accorgimenti e misure che vanno dall'attrezzaggio della linea agli impianti di segnalamento e di alimentazione, alla scelta del materiale rotabile.

Fino a quando la costruzione delle metropolitane sarà considerata un onere esclusivo delle città, si potrà fare molto poco o forse nulla. È necessario che l'onere ricada su collettività più ampie e che venga affidato ad enti finanziari autosufficienti. Le metropolitane sono indispensabili perché le grandi città, e non solo le grandissime, possano assolvere alle loro funzioni direzionali di attività economiche nell'ambito della regione, nell'interesse non solo della stessa regione, ma di tutta la collettività nazionale.

Il problema è troppo importante perché qui si possa fare qualche proposta; ma è indispensabile che il Governo metta a fuoco e si renda promotore di un disegno di legge che, studiato con criteri di moderna socialità, possa trovare nella libera discussione parlamentare la più efficiente espressione e possa rappresentare un avvio alla soluzione di quest'altro vitale problema. (*Applausi a sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Degan. Ne ha facoltà.

**DEGAN.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi sia consentito di premettere a questo mio intervento, che si occuperà di problemi locali, una considerazione di carattere generale. A me sembra che da questa discussione, come da quella prece-

dente sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sia emersa più volte l'esigenza di una valutazione complessiva del sistema dei trasporti nel nostro paese.

Nella vita moderna, che radica il suo sempre più profondo sviluppo economico nella celerità degli scambi, non è più possibile una valutazione distinta delle politiche condotte nei diversi settori dei trasporti. Se così si facesse, questo ci porterebbe a legittimare il concetto di concorrenza fra strade, ferrovie, idrovie, autostrade e linee aeree. Creeremmo, cioè, i presupposti di una politica aziendalistica nei vari campi, trascurando l'essenziale concetto di servizio alla vita economica e sociale del paese, che deve invece presiedere alle decisioni da assumere riguardo al sistema dei trasporti.

Oggi, poi, la scelta di questa via è resa sempre più necessaria dalla coscienza diffusa nel paese e nella sua classe dirigente che solo attraverso una seria e documentata programmazione sarà possibile soddisfare le sempre più varie esigenze imposte dallo sviluppo che la nostra società ha raggiunto in questi anni.

Il primo passo per avere una programmazione nel settore dei trasporti è dato dalla pianificazione territoriale. La previsione degli insediamenti umani e di quelli industriali ha posto alle comunità locali gravissimi problemi per realizzare rapidi, fluidi collegamenti fra luoghi di residenza e luoghi di lavoro. Problemi resi ancor più scottanti dalle strozzature e dai tagli che nel passato si erano costituiti con la costruzione di strade e ferrovie non solo sul territorio agricolo, ma anche, per la caotica espansione di molte città, nell'interno stesso del tessuto urbano. Ciò vale soprattutto per le linee ferroviarie, in quanto, se è possibile dirottare il traffico stradale dai centri con la costruzione di circonvallazioni, non è possibile che questo si possa fare con la via ferrata.

Mi sia consentito, per ricavarne alcune sollecitazioni all'azione del Ministero di cui discutiamo il bilancio, citare qui quali furono (e ancora sono) i problemi cui si trovò di fronte la città di Venezia quando stese il suo piano regolatore generale. Dapprima si volle tentare la via di avvicinare il centro storico lagunare al contesto del sistema viario creando, come fu fatto col ponte translagunare da Mestre a piazzale Roma, una nuova testa di ponte a ridosso della città con una strada che provenisse dal nord. Susseguentemente, accettando i rilievi del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu deciso di lasciare Venezia storica isolata nella sua laguna, i cui bordi

si dovranno perciò attrezzare con la costruzione di *terminals* stradali da cui si potrà puntare sulla città con comunicazioni per via d'acqua, secondo quanto facevano i nostri padri. Credo che in questo senso il comune di Venezia precorra i tempi rispetto a tanti centri storici della nostra penisola: centro storico isolato dal traffico e servito praticamente da soli mezzi pubblici.

Tutti sanno, però, come costituisca un formidabile *handicap* per Venezia il fatto di non essere direttamente accessibile con mezzi privati: l'uomo d'affari, il cittadino qualunque e lo stesso turista mal sopportano l'idea di dover lasciare ad un certo momento il loro mezzo per affidarsi al mezzo acqueo pubblico, necessariamente lento e tale quindi da fargli perdere tempo nel recarsi al posto desiderato. Per superare tale *handicap* e salvare Venezia sarà necessario creare un servizio quanto più continuo e celere possibile, così da ridurre al minimo il disagio della sosta e del viaggio. Se si pensa che il trasporto acqueo, per l'energia consumata, per tutto il complesso di attrezzature necessarie (a Venezia si dice: la fermata di un'autolinea è rappresentata da un pannello con un segnale, per i motoscafi e per i vaporetto è necessario un pontile controllato con personale da adibirvi e quindi, evidentemente, la spesa è notevolmente maggiore), costa 5 volte di più che il trasporto terrestre, si può facilmente immaginare quale onere oggi deve sopportare ed ancor più domani dovrà sopportare l'azienda municipalizzata di Venezia.

Ora, la mia città non può essere considerata un patrimonio esclusivo dei suoi cittadini: essa è un patrimonio della nazione tutta; e se il Ministero dei trasporti ha assunto in gestione diretta i servizi lacuali e intende intervenire per la costruzione della metropolitana di Napoli e Roma, non sarebbe altrettanto giusto che venisse incontro alle richieste dell'azienda lagunare, concedendo quelle sovvenzioni chilometriche che accorda alle linee automobilistiche? Siamo, *grosso modo*, di fronte ad una metropolitana di tipo evidentemente compatibile con le caratteristiche della città di Venezia (non è pensabile, anche se esistono progetti, la realizzazione di un'autentica metropolitana; ma i servizi, particolarmente fra il terminale stradale di cui verrà costellata la costa lagunare e la città storica di Venezia, hanno essenzialmente questa caratteristica). Mi pare, anzi, che sarebbe auspicabile — e non è di difficile attuazione — che il Ministero concedesse quei contributi, possibilmente ade-

guandoli al maggior costo del mezzo acqueo rispetto al mezzo terrestre.

Si richiederebbe inoltre che, date le notevoli spese che dovranno essere affrontate per adeguare la flotta alle esigenze più sopra prospettate, lo Stato intervenisse anche per gli oneri di costruzione di nuovi mezzi e attrezzature.

Se questo avvenisse, il bilancio del comune, oggi gravato dal *deficit* dell'azienda municipalizzata, che pure si è finora riusciti a contenere in termini più che lusinghieri rispetto a quello di altre aziende municipalizzate di trasporto, verrebbe alleggerito, aprendo nuove possibilità per affrontare i gravi e pesanti impegni cui il comune si trova di fronte per soddisfare le sempre crescenti esigenze del centro urbano e della terraferma.

Mestre, se considerata da sola, ha avuto in questi anni un fenomeno di urbanizzazione paragonabile a quello delle altre grandi città industriali del nord. L'espansione della zona industriale di Marghera, che ormai esce dai limiti amministrativi del comune, ha richiamato continuamente nuove forze di lavoro e perciò nuovi abitanti.

Per quanto attiene alla competenza del Ministero dei trasporti, due sono le esigenze che io sento di dover prospettare. La prima riguarda il parco merci di Mestre. L'incremento del traffico commerciale del porto di Venezia, combinato alla espansione industriale di Marghera e al traffico relativo, ha saturato la possibilità dell'attuale parco. Se poi pensiamo che si sta aprendo agli insediamenti industriali di base un'altra notevolissima area, è facile immaginare che il parco-merci potrebbe presto divenire una strozzatura che comprometterebbe l'esito della grande opera avviata, vietando al Veneto di dotarsi dell'auspicato polo di sviluppo industriale.

Mi consta che l'amministrazione ferroviaria ha preparato un progetto che solo in parte verrebbe finanziato con il primo stralcio del piano di ammodernamento. Io vorrei sollecitare il Ministero a considerare l'opportunità, proprio nella considerazione di inserire la sua azione nella più vasta programmazione di sviluppo del Veneto, di anticipare i tempi per la soluzione di detto problema.

La seconda strozzatura che minaccia Mestre è data dall'annosa questione dei passaggi a livello, particolarmente della linea ferroviaria Mestre-Trieste. Oggi l'abitato è tagliato in due e stretto attorno dalla ferrovia con passaggi a livello su ciascuna strada di accesso al centro urbano e fra i diversi quartieri dello stesso. Si determinano necessariamente note-

voli rallentamenti del traffico e, ciò che è più grave, numerosi incidenti anche mortali. L'amministrazione comunale, secondo le indicazioni del piano regolatore generale, ha preparato un piano di eliminazione dei passaggi a livello che, ai prezzi attuali, prevede una spesa di circa 2 miliardi. Si chiederebbe al Ministero la concessione di un contributo congruo per dare almeno l'avvio alla soluzione di così grave stato di cose. Per altro la pratica è in corso.

**CORBELLINI**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È in corso. Praticamente la concessione del contributo è già stata disposta.

**DEGAN**. Sono certo che l'onorevole ministro mi darà atto di non avere fatto richieste di prestigio, ma di avere cercato di inserirle in una visione organica dei problemi della mia città. E poiché è noto a tutti con quanta passione l'onorevole Corbellini ha sempre animato la sua azione, sia negli anni duri della ricostruzione, sia in questi dell'ammodernamento delle opere gestite dal suo Ministero, sono certo che non mancherà di prendere in serio esame le considerazioni e le richieste che ho avuto l'onore di sottoporgli. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE**. È iscritto a parlare l'onorevole Raia. Ne ha facoltà.

**RAIA**. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, fra i problemi più sentiti ed attuali trattati dal relatore onorevole Giglia trova ampia e approfondita analisi quello dei collegamenti aerei che un paese, se vuole svilupparsi nelle sue relazioni commerciali ed economiche, deve porsi in via pregiudiziale. A tal fine e nell'interesse dell'economia nazionale va appoggiata la richiesta di un maggiore intervento per i servizi aeroportuali, ma va anche sottolineata la necessità di una migliore articolazione interna dei voli che uniscono le varie città italiane potenziando in misura sempre più ampia i collegamenti locali.

Il mio intervento — limitato a tale settore, dato l'ampio intervento del collega Di Vagno — vuole inserirsi in questa tematica affrontata nella relazione con grande impegno e con dovizia di dati. E speriamo che alle parole seguano i fatti, perché altrimenti gli impegni che vengono assunti e le promesse fatte creano più amare delusioni per le popolazioni interessate allo sviluppo organico dell'economia, di cui i trasporti sono parte essenziale. A tal proposito il mio breve intervento è rivolto a sollecitare l'azione governativa per eliminare una grave ingiustizia subita dalle popolazioni del ragusano allorquando

la società Alitalia nel 1958 decise di sopprimere nei suoi programmi di volo quelli di Catania-Comiso. La profonda indignazione tradiva non già un malinteso orgoglio o motivi campanilistici, ma le fondate preoccupazioni di vedere eliminato un importante mezzo di collegamento rapido con le altre città della Sicilia e con la stessa penisola. Alle amare delusioni che le popolazioni del ragusano dovettero subire in seguito alle grandi speranze suscitate dalla scoperta del petrolio, si aggiungeva anche quella di essere tagliate fuori da una rapida rete di comunicazioni. Nella provincia di Ragusa vi è la presenza di un gruppo nutrito di operatori economici, vi è l'accresciuta esigenza della produzione dei primaticci agricoli che è necessario sia posta in grado di affluire ai mercati del centro e del nord; e sempre più si fa manifesta l'esigenza di aver più frequenti e rapidi contatti con il capoluogo della regione, da parte di cittadini, operai, impiegati, amministratori locali, operatori economici, ecc.

Per avere uno sfogo valido è necessario pertanto che si provveda in modo razionale all'intero sistema di comunicazioni per persone e merci. E mentre queste esigenze sono impellenti, mentre vi è bisogno di collegamenti solleciti e di contatti celeri, gravissima e anacronistica è la situazione dei trasporti nella provincia di Ragusa, caratterizzata da una grave insufficienza della ferrovia e della strada asfaltata. Infatti, basti considerare che il materiale rotabile è vecchio e trascurato; che l'elettrificazione della linea è rimasta un pio desiderio; che gli orari sono quanto di meno razionale esista. Per coprire la distanza tra Ragusa e Catania occorrono cinque ore di treno; per Palermo, ne occorrono addirittura sette!

Questa grave carenza e insufficienza di mezzi di trasporto e di collegamenti non vi è alcun dubbio che costituiscano un clamoroso motivo di rallentamento del ritmo produttivo, con grave nocimento per l'economia della provincia. Ed è stato appunto per ovviare in parte a questa situazione che presentai, senza per altro aver ottenuto ancora risposta, una interrogazione a firma anche dell'onorevole Vincenzo Gatto, nella quale si domandava al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile se fosse stata percepita l'esigenza, più volte rappresentata dalle popolazioni ragusane, dalle amministrazioni locali, nonché da operatori economici interessati, di riaprire al traffico l'aeroporto civile « Vincenzo Magliocco » di Comiso. Tale aeroporto, infatti, gestito dall'Alitalia fino al 1958, fu da questa

società abbandonato a seguito della persistente antieconomicità e conseguente passività derivante dalla realizzazione di programmi di volo e di collegamento che non incontravano ormai più il favore degli utenti, un tempo interessati al volo Catania-Comiso. Tale passività non avrebbe oggi più motivo di appalesarsi, ove si consideri possibile l'apprestamento di nuovi programmi suggeriti e sollecitati dalle esigenze locali: presenza di un nutrito gruppo di operatori economici in conseguenza della trasformazione industriale del ragusano in genere e dell'ibleo in particolare, accresciute esigenze di produttori dei primaticci agricoli che chiedono di essere posti in grado di fare affluire rapidamente la loro merce ai mercati del centro e del nord Italia, sempre più manifeste necessità delle popolazioni ragusane di mantenere frequenti e rapidi contatti con il capoluogo della regione e con l'industrializzata Catania, nonché di raggiungere altre aerostazioni che le possano collegare con il continente.

Per altro, curando di eliminare l'inconveniente manifestatosi nella precedente gestione, durante la quale l'aeroporto di Comiso rappresentava il punto terminale del volo Catania-Comiso, si potrebbe riattivare l'aeroporto medesimo con funzione di stazione di transito del volo Catania-Comiso-Palermo e viceversa, approvando analogo progetto a suo tempo presentato, progetto che, prevedendo un impiego modestissimo di mezzi rappresentati dalla consueta assistenza in volo e a terra, esigerebbe modicissime spese per la riattivazione delle piste, fortunatamente conservatesi in buono stato, consentendo così la realizzazione di collegamenti le cui spese di gestione verrebbero di gran lunga coperte dagli introiti derivanti dalla sicura utenza di molte migliaia di passeggeri annui e dal carico delle merci.

Con una certa soddisfazione debbo rilevare che nella relazione si è in qualche modo preso in considerazione le richieste della provincia di Ragusa, là dove l'onorevole Giglia afferma: « La necessità di riaprire al traffico l'aeroporto di Comiso è avvertita non solo dalle popolazioni interessate e dagli operatori economici della zona, ma anche dalla esigenza di dotare il centro meridionale dell'isola di una possibilità di collegamento rapido, specialmente dopo l'entrata in funzione dello stabilimento petrolchimico di Gela ».

Ma è necessario affermare — e su questo punto chiedo un chiarimento anche da parte dell'onorevole ministro — che deve trattarsi non di un collegamento purchessia, ma di un

vero e proprio inserimento nelle normali rotte tra gli aeroporti dei due grandi centri di Catania e Palermo con il ragusano. Solo così veramente l'intera zona ne trarrebbe un beneficio immediato; e siccome questa è una delle più grandi aspirazioni delle mie popolazioni, auspico e caldeggio che tale problema esca dalla fase generica e di principio per entrare con urgenza nella fase della concreta realizzazione. (*Applausi a sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Sorgi. Ne ha facoltà.

**SORGI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, già altre volte sono intervenuto sul bilancio dei trasporti per trattare un argomento tanto sentito dalle popolazioni che qui rappresento: le linee a scarso traffico.

Purtroppo, negli anni passati, chi trattava questo argomento era costretto a compiere un'affannosa difesa, perché si trovava di fronte a un atteggiamento chiaramente negativo del Ministero dei trasporti. Quest'anno, per fortuna, possiamo invece parlare con l'animo sereno ed aperto ad una fiduciosa attesa, perché il ministro Corbellini ha dimostrato di aver un'ampia comprensione tecnica di questi problemi, inserendoli in una visione organica di politica generale dello sviluppo economico. Egli assume così una posizione ben diversa da quella di quanti ci dicevano semplicemente che l'unica soluzione di questo problema era nella soppressione dei cosiddetti « rami secchi »; soluzione che era dichiarata economica, ma che in verità era tale soltanto parzialmente e in apparenza. Infatti se era economica per il bilancio dell'azienda ferroviaria, non lo sarebbe stato affatto per intere zone che sarebbero state private di questo fondamentale servizio. E non lo sarebbe stato neppure per la comunità italiana, che avrebbe dovuto sopportare il ritardo dello sviluppo economico di queste zone depresse, il cui troppo lento progresso va a far da freno al ritmo di sviluppo generale.

Il ministro sta portando la sua amministrazione su una posizione assolutamente moderna. Noi non riceviamo più quelle risposte deludenti che venivano date dai ministri precedenti quando ci facevamo interpreti dello stato d'animo delle nostre popolazioni e delle autorità locali, stato d'animo che dal centro veniva considerato come un attaccamento sentimentale oramai superato dalle esigenze dell'economia moderna. Ma posso affermare che non si trattava di semplici stati d'animo, né di attaccamenti sentimentali di gente superata dai tempi, bensì di gravi

preoccupazioni che nascevano in noi dai primi contatti con la nuova società industriale. Infatti noi del sud, quando andiamo a prendere contatto con operatori economici settentrionali per indurli a impiantare nelle zone meridionali nuove industrie anche offrendo come enti locali incentivi in aggiunta a quelli della Cassa per il mezzogiorno, vediamo quale importanza questi industriali danno alla vicinanza di uno scalo ferroviario e del relativo raccordo.

Quando dunque pendeva su di noi la minaccia della soppressione delle linee a scarso traffico, che implicava il pericolo di stroncare sul nascere l'incipiente industrializzazione delle nostre zone, potevamo noi accettare a cuor leggero quelle minacce di soppressione?

Oggi possiamo dire che il ministro Corbellini ha portato nuovi elementi per la soluzione positiva del problema, e non soltanto per considerazioni di carattere esclusivamente sociale, ma per vere e proprie valutazioni di politica economica, come risulta dalla risposta ad una mia interrogazione sul problema della ferrovia Teramo-Giulianova.

In quel documento il ministro Corbellini, dopo avere rilevato che il piano decennale per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato « è indirizzato con carattere di priorità alla realizzazione di provvedimenti intesi ad eliminare le strozzature esistenti sulle linee di traffico più intenso », aggiunge: « Ciò non toglie che non possano essere realizzati gli opportuni interventi anche sulle linee a minor traffico deficitarie, qualora, in relazione ai programmi di industrializzazione delle zone servite, vengano a delinearsi favorevoli prospettive per i traffici ferroviari che giustifichino gli interventi stessi e la conseguente rinuncia a provvedimenti oppressivi. Gli studi in corso in vista dell'elaborazione di un programma di graduale soppressione delle linee a minor traffico — conclude il ministro — sono inquadrati in tale indirizzo programmatico e posso assicurare al riguardo che non verrà dato corso a provvedimenti indiscriminati di chiusura all'esercizio delle linee fortemente deficitarie, e ciò con particolare riferimento a quelle che interessano l'Italia meridionale ».

Anche nel recente discorso al Senato del 4 ottobre il ministro, come risulta dal *Resoconto sommario*, ha ripetuto questa valutazione di ampio respiro economico del problema delle linee a scarso traffico, affermando che il problema dei trasporti dovrà avere un posto di primo piano in qualsiasi tipo di pro-

grammazione economica e sociale, data l'importanza fondamentale che i trasporti stessi rivestono al fine di un armonico sviluppo dell'attività produttiva e di una sempre maggiore intensificazione delle relazioni umane. « Nel quadro della programmazione — ha affermato inoltre il ministro Corbellini — potrà essere risolto anche il problema delle linee a scarso traffico che servono zone depresse ».

Lo stesso relatore al bilancio, onorevole Giglia (al quale ritengo doveroso esprimere il mio compiacimento per il documento ampio, circostanziato, intelligente che ha voluto sottoporre all'esame della Camera, per aiutare i colleghi ad una comprensione più esatta e profonda di questi problemi), impernia la trattazione di questo particolare argomento delle linee a scarso traffico nella stessa visione di ampio respiro sociale ed economico.

« La localizzazione di tali linee nelle zone depresse del paese — osserva il relatore — è chiaramente indicativa della loro funzione sociale e non può tacersi l'indiretta azione calmieratrice che esercitano sul locale mercato, oltre all'evidente azione stimolatrice sull'economia locale... Tali linee rappresentano un contributo notevole al potenziamento della nostra economia ».

Il collega Giglia così conclude sull'argomento: « Né può sottovalutarsi la considerazione che l'eventuale soppressione di tali linee debba essere inquadrata in una visione più ampia dei problemi economici e del traffico del paese: la riconversione culturale che dovrebbe investire larghe zone della nostra agricoltura meridionale, la necessità di trasporti più celeri e più economici per le lunghe distanze, la mobilità della manodopera meridionale verso il nord d'Italia ed i paesi del mercato comune, sono stati tutti elementi che consigliano un più approfondito esame del problema nel senso di evitare decisioni che domani potrebbero apparire affrettate ».

Analoghe considerazioni erano state da me prospettate negli interventi degli anni passati e specialmente in quello del 27 marzo 1962 in sede di esame della legge per il piano decennale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie. A sostegno della mia tesi citavo allora l'opinione del professor Saraceno, secondo il quale l'errata impostazione politica ferroviaria effettuata all'alba dell'unità nazionale sotto la pressione dei grandi gruppi ferroviari del tempo ha esercitato una influenza negativa sull'economia meridionale.

Mi rendo conto delle preoccupazioni del Ministero, espresse anche dal relatore, per il

fatto che i contributi previsti dall'apposita legge per i tronchi ferroviari in questione cesseranno con il 1966. Ora noi non vogliamo sostenere una posizione assurda di mantenimento a tutti i costi di gestioni passive, ma affermiamo che si deve fare tutto ciò che è possibile e necessario per evitare passività all'azienda ferroviaria.

Ritengo di dovere indicare due vie, che del resto sono già note. Una prima via è l'aiuto esterno che la comunità nazionale deve dare all'azienda ferroviaria per questi rami a gestione passiva nella considerazione che in economia non esistono compartimenti stagni. Finalmente gli economisti, anche quelli italiani, si sono accorti che vi è un collegamento nello sviluppo delle varie zone. Non è giusto che le zone più ricche pensino solo al proprio sviluppo, disprezzando le zone che arrancano sulla via del progresso con tanta fatica; ci si è accorti che il ritardo di alcune zone rallenta il cammino dell'intera comunità nazionale.

Perciò diciamo che vi sono motivi di solidarietà non solo sociale, ma anche economica, perché la comunità intervenga a sostenere queste linee, con contributi all'azienda delle ferrovie dello Stato. Tanto più che le linee a scarso traffico rappresentano circa un quarto di tutta la rete italiana e, come leggevo dalla relazione Reale del 1961, circa il 45 per cento della rete ferroviaria del centro-sud.

L'altra via che bisogna seguire è quella di provvedimenti interni miranti al miglioramento radicale del servizio ferroviario in queste zone. In questi rami a scarso traffico il deficit può essere ridotto con provvedimenti più volte indicati attraverso memorie di privati, voti di autorità locali, articoli di stampa, colloqui con tecnici del Ministero, interventi in sede parlamentare.

Purtroppo abbiamo dovuto spesso constatare come qui al centro i tecnici con troppa superficialità disprezzano i consigli di quelli che vengono giudicati incompetenti ed i cui umili suggerimenti bisogna pur ammettere che vengono dettati dalla conoscenza diretta di alcune particolari situazioni che forse al Ministero sfuggono o che fino ad ora si sono volute ignorare. Richieste, suggerimenti, esigenze, che sono di tre ordini.

Innanzitutto, rinnovamento dell'armamento, del materiale rotabile, del corpo stradale, delle segnalazioni. Lo stesso relatore, nel parlare di queste linee, usa questa espressione: « linee in condizioni di usura pressoché al limite della sicurezza ». Posso dire, ad esempio, che sulle linee Teramo-Giulianova e Ascoli

Piceno-San Benedetto del Tronto vi sono rallentamenti per tratti pericolosi, in seguito a danni bellici che, dopo venti anni, non sono stati ancora del tutto riparati. Posso dire che lo stato di usura è tale che la velocità della Teramo-Giulianova è stata ridotta, con due provvedimenti successivi, dagli 80 chilometri orari dell'anteguerra, prima a 60 e poi addirittura a 40 chilometri all'ora, sì che a percorrere i 25 chilometri oggi il treno impiega ben 39 minuti.

Questi rallentamenti penso che siano stati resi necessari perché l'usura del materiale ormai è giunta realmente al limite di sicurezza, ma certo non sono fatti per far preferire la ferrovia agli altri mezzi di trasporto.

Un secondo ordine di provvedimenti da adottare riguarda gli orari e i collegamenti con altre linee ferroviarie (ad esempio, con la linea adriatica) e soprattutto il coordinamento di questi tronchi ferroviari con tutta la rete di autolinee che collegano il capoluogo con il resto della provincia.

Un terzo ordine di decisioni riguarda l'Istituto nazionale dei trasporti. È un argomento sul quale la stampa locale in particolare modo insiste, perché parla addirittura di concorrenza o di sabotaggio. Io non vorrò essere così sgarbato verso questo istituto che, tutto sommato, appartiene alla stessa azienda delle ferrovie. Però qualche volta si ha davvero l'impressione che in questi anni si sia voluta seguire una politica che doveva servire all'I.N.T. per estinguere, un po' alla volta, il movimento passeggeri soprattutto, ma anche quello merci e quello postale, esercitato dalle ferrovie.

Potremmo esaminare, per esempio, una pagina dell'orario Pozzo che interessa le due linee sopra citate. Sulla Teramo-Giulianova: vi sono otto corse delle ferrovie dello Stato, di fronte a venticinque dell'I.N.T. Sulla San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno: otto corse delle ferrovie dello Stato rispetto a trentuno dell'I.N.T. È inutile dire come le coincidenze migliori, da e per la grande linea adriatica, siano scelte in favore dell'I.N.T. Per l'I.N.T. sono anche gli orari più comodi, le corse nelle ore più frequentate; così come debbo far notare al signor ministro che l'I.N.T., in qualche caso, non fa altro che veri e propri doppioni delle corse delle ferrovie dello Stato, effettuando servizi con 4 o 5 minuti di anticipo su quelli della ferrovia. Ed è chiaro che in queste condizioni, con le velocità di cui parlavo prima, con altri inconvenienti come ad esempio, per Teramo, il mancato collegamento tra stazione ferroviaria e città, gran

parte dei viaggiatori preferisce andare con i mezzi dell'I.N.T. piuttosto che usare le ferrovie dello Stato.

E poiché si sta parlando dell'I.N.T., vorrei raccomandare in modo particolare la soluzione della vertenza che riguarda il personale dell'I.N.T., vertenza che si trascina da tanti mesi. Vi è una richiesta sindacale da parte dei due settori del personale dell'I.N.T., appartenenti al trasporto merci e al trasporto passeggeri, ad avere identico trattamento. Vi è poi una richiesta, di ordine politico, e cioè lo sganciamento dell'I.N.T. dalle associazioni che sono legate alla Confindustria.

Ora, sono due questioni che possono essere risolte con la dovuta serenità e con le necessarie energiche decisioni da parte del Ministero a favore di questi lavoratori. E se una richiesta io desidero avanzare all'onorevole ministro è quella di intervenire personalmente per evitare che si prolunghi il grave disagio derivante dagli scioperi che si rinnovano ad intermittenza da cinque o sei mesi, con ripercussioni sull'intera provincia.

Ora devo accennare telegraficamente ad alcune richieste. Una prima richiesta concerne il raddoppio della linea adriatica Ancona-Lecce.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ella sa che la galleria del fiume Sangro, interrotta durante la guerra, io l'ho fatta ricostruire prevedendo il doppio binario e con lo stesso criterio ho fatto riparare dei ponti e altri tratti di quella linea. E a suo tempo feci già acquistare il terreno necessario per il raddoppio dell'intera linea adriatica.

SORGI. Lo so. Ella ha avuto la bontà di informarmene in colloqui privati. Ed io la ringrazio. Adesso si tratta di decidere i tempi tecnici per giungere all'effettivo raddoppio. Una seconda richiesta riguarda la sollecita apertura del « muro di ferro » che taglia in due l'intera costa adriatica. Bisogna tener presente che vi sono decine di cittadine costiere che si allungano per chilometri nella stretta fascia che corre tra il mare e le colline, addossandosi da una parte e dall'altra alla linea ferrata.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Conosco quei luoghi.

SORGI. Ella conosce quei luoghi e avrà presente quale sia la situazione. Vi sono cittadine delle Marche e degli Abruzzi che necessitano assolutamente di numerosi sottopassaggi che consentano le comunicazioni da una parte e dall'altra. Vi sono delle cittadine, ripeto, i cui abitati si allungano per 3-4 chilo-

metri lungo la linea ferroviaria, la quale per di più è fiancheggiata e in più punti incrociata dalle strade, per cui, soprattutto in estate, quando il turismo balneare è al massimo, si producono ingorghi enormi con gravi ripercussioni per il traffico e la vita stessa delle popolazioni. Occorrono dunque, molti sottopassaggi che, almeno nei centri abitati, dovrebbero trovarsi ad intervalli di non più di mezzo chilometro.

In vent'anni di vita pubblica dedicata in gran parte alle esigenze della mia provincia, ricordo solo due nuovi sottopassaggi costruiti e precisamente nelle cittadine di Giulianova e Roseto degli Abruzzi. Sembra ora sicura la realizzazione di altri due sottopassaggi a Tortoreto e a Silvi. È evidente che ne occorre un numero ben maggiore per soddisfare le obiettive esigenze di tante cittadine della costa adriatica.

Altra richiesta che desidero avanzare è quella che concerne l'istituzione di un servizio di cuccette sulla Pescara-Roma. Ma oltre a questo nuovo servizio, noi che abbiamo l'occasione di frequentare questa linea dobbiamo, come parlamentari, far presente che vi sono numerose deficienze di servizio che è assolutamente necessario rimuovere.

Altra richiesta che rinnovo — dopo averla presentata in più occasioni — è quella concernente l'istituzione dei compartimenti ferroviari nelle regioni in cui mancano e precisamente negli Abruzzi, nel Molise, nell'Umbria e nella Basilicata.

Nel concludere, onorevole ministro, vorrei esprimerle la gratitudine e il ringraziamento delle popolazioni della mia regione. Spesso in queste discussioni sui bilanci da parte delle opposizioni si attribuiscono tutti gli errori e tutte le responsabilità ai ministri, mentre da parte della maggioranza, in genere, pur tra qualche osservazione, si esprimono elogi. Ma è per un sentito dovere, per un reale convincimento, che devo porgere un cordiale ringraziamento all'onorevole ministro per la nuova comprensione dimostrata verso un problema tanto sentito dalle popolazioni di tutte le zone depresse d'Italia, e non soltanto del Mezzogiorno; comprensione dimostrata sia col rispondere alla mia interrogazione, come prima ho ricordato, sia con l'accettazione dell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Mancini, Sammartino e da me in Commissione sulla Teramo-Giulianova e sul suo potenziamento, sia infine con le assicurazioni date e mantenute dopo la temporanea sospensione estiva del traffico viaggiatori. Nonostante l'affermarsi di tanti altri mezzi di trasporto,

mi pare che sia in atto una rivalutazione del ruolo assolutamente insostituibile che la rete ferroviaria riveste in una moderna economia, ruolo che è destinato a crescere con le innovazioni scientifiche, che già in paesi più progrediti vengono applicate alla tecnica delle costruzioni e della circolazione ferroviaria.

Di questo ruolo, tutti lo vediamo, è geloso, intelligente e moderno tutore il ministro Corbellini. Soprattutto noi e le popolazioni delle nostre zone, che sono appena all'inizio di un processo di moderno sviluppo economico, ci auguriamo fervidamente che quella che è la posizione del ministro diventi posizione del Ministero e che si voglia proseguire e approfondire questa linea per una moderna politica ferroviaria come parte determinante di una politica di armonico sviluppo dell'economia nazionale. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Crocco. Ne ha facoltà.

**CROCCO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, cercherò di mantenere il mio intervento nei limiti della più stretta sintesi. L'argomento sul quale desidero intrattenermi riguarda un settore — l'aviazione civile — che, pur essendo ancora il minore fra quelli affidati alla competenza del Ministero, va assumendo un'importanza straordinaria nell'economia del paese e del mondo, e pone problemi, gran parte dei quali sono stati soltanto imperfettamente affrontati e imperfettamente risolti. Sono problemi ai quali è condizionato strettamente il progresso di questa nuova straordinaria attività umana.

È noto — vi si è intrattenuto stamane lungamente l'onorevole Veronesi — che un fatto nuovo si è determinato dal giugno di quest'anno nella storia dell'aviazione civile italiana. Dopo lunghi anni di convivenza con l'aviazione militare e dopo battaglie che sono durate un decennio, l'aviazione civile è stata trasferita a un ministero economico, al Ministero dei trasporti dove, per molti aspetti, essa potrà trovare una sua nuova e forse più ampia prospettiva.

La legge che ha attuato il trapasso della direzione generale dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti è tuttavia una legge che, come giustamente notava il collega Veronesi, appunto per il lungo travaglio decennale di cui è il finale risultato, è frutto di molti compromessi. Tuttavia è solo un primo passo. Può essere però un passo buono o un passo cattivo. Bisogna infatti non dimenticare che nei molti anni di convivenza tra aviazione civile e militare si erano creati legami molto

stretti tra le due aviazioni, legami di carattere tecnico, organizzativo, finanziario ed umano. L'aviazione militare offriva e assicurava costantemente all'aviazione civile numerosissime prestazioni invisibili con i suoi servizi centrali, coi suoi approvvigionamenti, con la sua organizzazione periferica, con i suoi reparti dotati di mezzi e di uomini negli aeroporti, e così via. Ma, in particolare, quella convivenza — che è durata, dalle origini ad oggi, quasi quarant'anni — aveva creato una mentalità, una coscienza aeronautica, insieme militare e civile, che non dovranno spegnersi col passaggio al nuovo Ministero. Anzi è nel perpetuarsi di una coscienza aeronautica sempre viva che è necessario sperare, perché il nuovo ordinamento assicuri all'aviazione civile un nuovo impulso, dal quale traggano origine e sostanza una nuova organizzazione, il potenziamento degli organici, la massima qualificazione del personale e soprattutto l'aumento delle risorse finanziarie, talché finalmente possa attuarsi una vera politica dell'aviazione civile.

Se il provvedimento in questione, appunto perché frutto di compromesso, non è perfetto, è tuttavia senza dubbio perfezionabile. Mi soffermerò brevemente ad analizzare alcuni dei suoi aspetti che ritengo suscettibili di emendamento e di perfezionamento.

Uno dei problemi che esso risolve in maniera che l'onorevole Veronesi ha ritenuto negativa è il mantenimento dei servizi di assistenza al volo nell'ambito e alle dipendenze dell'aviazione militare. È questo un tema nevralgico, che ha già suscitato lunghi dibattiti dando anche luogo ad aspre polemiche. Sono d'accordo con l'onorevole Veronesi nel riconoscere che tutta la rete italiana dell'assistenza al volo ha urgente bisogno di essere ammodernata per assicurare, secondo i suoi fini, quel fattore assoluto del cento per cento di sicurezza che è indispensabile al buon funzionamento dei servizi aerei. Ma l'onorevole Veronesi ha sostenuto che sarebbe stato preferibile che l'Italia avesse aderito all'Agenzia internazionale di recente costituzione denominata Eurocontrol dalla quale, invece, il nostro paese ha ritenuto opportuno di escludersi.

L'onorevole Veronesi giustifica la sua tesi sostenendo che l'aumento di velocità raggiunto con l'impiego degli aviogetti rende assurda la separazione in senso verticale dei servizi di controllo del traffico aereo, quando, nei voli internazionali, lo stesso aereo attraversa in pochi minuti lo spazio aereo di uno Stato, per penetrare nello spazio di un altro Stato e

superarlo successivamente sempre in brevissimo tempo.

Vorrei obiettare che, se è vero che in un sistema internazionale di reti di controllo del traffico aereo è inevitabile, tra rete e rete, la separazione verticale, è anche vero che esiste tuttora (e l'Eurocontrol la consolida) una separazione in senso orizzontale, perché l'organizzazione affidata all'Eurocontrol è competente esclusivamente sul traffico che si svolge negli spazi superiori, mentre al controllo negli spazi inferiori continuano a provvedere le singole organizzazioni degli Stati nazionali. Se quindi esistono complicazioni create dalla separazione verticale, la separazione orizzontale ne crea anche di più gravi. Il passaggio dell'aereo dal controllo sugli spazi superiori a quello degli spazi inferiori implica difficoltà tecniche e procedurali non trascurabili, ritardi e tempi d'attesa, soprattutto in condizioni di alta densità di traffico; e ciò anche come conseguenza degli stessi motivi di accresciuta velocità invocati dall'onorevole Veronesi. Sotto questo aspetto, il sistema italiano dell'unità del controllo negli spazi sia superiori sia inferiori appare più sicuro ed efficiente di una duplice organizzazione con competenze separate.

VERONESI. Ella sa, però, che vi è la possibilità di affidare anche gli spazi inferiori all'Eurocontrol.

CROCCO. Ma attualmente non è così.

VERONESI. La convenzione non è entrata ancora in vigore.

CROCCO. Comunque adesso la responsabilità nei due spazi è separata ed indipendente. Le considerazioni da me esposte inducono piuttosto ad orientarsi verso l'unificazione dei due servizi. È la tendenza che sta prevalendo dovunque. Negli Stati Uniti, si sta creando un'organizzazione integrata, civile e militare, per assicurare un migliore coordinamento dei due servizi. In Gran Bretagna, nel dicembre 1962, è stata disposta la creazione di centri di comando integrati civile e militare, a cui verrà affidato il controllo del traffico aereo per entrambe le aviazioni. In Francia, dove persiste la prevalenza delle esigenze dell'aviazione militare, vi sono esperti civili delegati presso gli organi militari per assicurare un coordinamento più immediato e diretto e una costante collaborazione ed armonizzazione con i voli civili. Ma i voli operazionali militari hanno sempre avuto la priorità e non hanno l'obbligo di preavviso. Lo spazio può essere diviso solo convenzionalmente in separazioni astratte, ideali, ma in realtà è unico e indivisibile. Gli utenti sono due: l'uno civile, l'altro militare. Ora, il voler stabilire quale dei due

abbia maggiore importanza mi sembra un'impostazione erronea del problema. Non si tratta di valutare quale dei due sia il più importante, e quindi a quale dei due debba essere affidata la responsabilità esclusiva di questo servizio. Si tratta in realtà di attività profondamente diverse, ma di interessi della stessa importanza: l'interesse della difesa da un lato, l'interesse del sicuro funzionamento di una complessa attività di trasporto dall'altro. Non può tuttavia sottovalutarsi la singolarità di certi interessi di natura strettamente militare; non può sottovalutarsi, ad esempio, l'esigenza di assoluta segretezza di certi voli operazionali; non può sottovalutarsi la fondamentale esigenza dell'ininterrompibile continuità di un servizio dal quale dipende l'effettuazione o meno di insindacabili operazioni militari; non può sottovalutarsi, nel deprecabile caso di complicazioni internazionali, la necessità assoluta che l'aviazione militare sia costantemente in condizione di disporre della padronanza assoluta e del controllo immediato di questo servizio essenziale alla difesa del paese. Entrambe le soluzioni: un'azienda civile di Stato, quale è stata proposta dall'onorevole Veronesi, e un'organizzazione militare che di fatto, sotto l'aspetto tecnico, è una vera e propria azienda specializzata, come è l'I.T.A.V., non presentano inconvenienti per l'aviazione civile, ma soltanto la seconda soluzione assicura le insostituibili prestazioni corrispondenti alle esigenze esclusive dell'aviazione militare.

Se quindi, come di fatto avviene, si potesse con una franca e leale collaborazione fra i due settori e le due amministrazioni, potenziare il servizio attualmente controllato dall'I.T.A.V. e far sì che questo servizio risponda pienamente alle esigenze attuali e future di evoluzione sia tecniche sia di traffico, credo che non avremo nulla da invidiare a qualsiasi altra organizzazione straniera.

Mi sia infine consentito di osservare che l'onorevole Veronesi è stato forse incauto nell'espone le manchevolezze dell'I.T.A.V., quando ha dimenticato di sottolineare che, se è vero che a capo di essa è un generale, e se è vero che questo generale ricopre transitoriamente la sua carica...

VERONESI. Non per colpa sua.

CROCCO. ...poiché deve necessariamente completare la sua esperienza in altri reparti o in altri servizi, è però anche vero che egli è costantemente affiancato da un valorosissimo corpo di autentici e qualificati tecnici del genio aeronautico.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

VERONESI. Hanno i filetti anche loro!

CROCCO. Ciò non ha alcun significato. Si tratta di tecnici perfettamente in grado di fare le scelte e le valutazioni che l'onorevole Veronesi ritiene di dovere affidare esclusivamente a tecnici civili. Mi perdoni, onorevole Veronesi, se dico questo, ma io appartengo alla famiglia di un militare che è stato nello stesso tempo un grande scienziato e un grande tecnico.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

CROCCO. Aggiungo che di recente è stato istituito presso l'I.T.A.V. un gruppo di lavoro con la partecipazione di esperti dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, di un esperto dell'Alitalia, di un rappresentante dell'Associazione nazionale dei piloti civili; gruppo di lavoro che avrà, appunto, il compito di perfezionare l'organizzazione dell'I.T.A.V. e che inizierà al più presto la sua attività.

Sempre nel campo del controllo del traffico aereo vi è anche un problema di addestramento del personale. A questo fine, se non è stato fatto tutto, è stato fatto tuttavia molto.

Esistono ad esempio centri di addestramento militari per radaristi, che, pur non raggiungendo la pienezza culturale e la perfezione didattica di altri centri del genere organizzati in altri paesi del mondo, vengono tuttavia sempre meglio attrezzati. In questi centri vengono formati controllori radar e controllori procedurali, addestrati secondo le regole dell'I.C.A.O., che si rivelano — previo congruo tirocinio — perfettamente all'altezza dei loro compiti.

In questo delicatissimo settore potrebbe per altro apparire opportuna la formazione di una nuova categoria di agenti tecnici civili specializzati in traffico aereo che il Ministero dei trasporti potrebbe distaccare presso l'I.T.A.V., ovvero, se si ritiene preferibile, di una nuova categoria di specialisti, ufficiali e sottufficiali, formando per essi un ruolo a parte che assicuri ad essi possibilità di carriera adeguate alle funzioni e alle responsabilità che ad essi competeranno nel compimento del loro servizio.

È noto che l'evoluzione più recente della tecnica della navigazione aerea, passata dal volo a vista al volo assistito, si orienta ormai verso il volo integralmente controllato. È una trasformazione rivoluzionaria ma che appare sempre più urgente e necessaria di fronte all'intensificarsi della densità di traffico che nel prossimo futuro assumerà aspetti impressionanti.

Occorre pervenire ad un sistema di controllo che realizzi la completa automazione delle manovre in volo, controllata da terra, il che significa che le decisioni di chi deve dirigere il pilota da terra, devono esser prese nel più breve tempo possibile, in qualsiasi condizione di tempo e di traffico.

Su sollecitazione e iniziativa della NATO è allo studio l'istituzione di un completo sistema automatizzato di difesa aerea. Il progetto è predisposto per i fini della difesa aerea, e quindi sia per l'avvistamento di velivoli incursori nemici sia per l'appoggio di velivoli nazionali diretti all'intercettazione e all'attacco delle formazioni avversarie. Il compito dei controllori sarà molteplice: di avvistamento, di prevenzione dalle collisioni, di assistenza e di guida ai nostri aerei negli scontri con aerei nemici.

Per la realizzazione del progetto è stata indetta una gara internazionale cui partecipa anche l'industria italiana, che ha proposto un sistema completamente automatizzato, fornito di calcolatori digitali associati a radar di elevata capacità, in modo da coprire l'intero territorio. Il gruppo italiano interessato ha tra i suoi partecipanti la I.B.M. e la Pelenia, quest'ultima controllata dall'I.R.I.

Questo sistema, che potrà essere realizzato e messo a punto tra qualche anno, avrà una capacità di lavoro notevolissima appunto, in relazione alle esigenze militari belliche che è destinato a soddisfare. Ma in tempo di pace sarà quasi completamente inutilizzato. La sua utilizzazione per l'assistenza al traffico aereo civile, in tempo di pace, costituirà quindi un modo per rendere economicamente produttivo un investimento, senza dubbio imponente, connesso principalmente a scopi militari, rendendo superflua, anzi antieconomica, la creazione di una seconda rete di assistenza aerea civile.

Un altro problema sul quale desidero richiamare in particolare l'attenzione dell'onorevole ministro è la situazione del personale della nuova amministrazione. È noto che la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero della difesa era in qualche modo il rifugio dei peccatori, la cenerentola delle direzioni generali di quel Ministero, ciò che aveva nociuto alla qualità media del suo personale, anche se fra esso vi erano e vi sono funzionari di grande e provato valore.

Questo è un problema fondamentale che merita la priorità su tutti gli altri problemi. Perché il nuovo organo sia funzionante ed abbia realmente una capacità propulsiva ed impulsiva sulla nostra aviazione civile, occorre

dotarlo di nuovi quadri altamente qualificati, poiché si tratta di un settore in cui l'elevata qualificazione è condizione essenziale di efficienza.

La legge contiene due deleghe legislative. La prima riguarda la creazione dell'organizzazione periferica, la creazione, cioè, dei compartimenti, che è già stata preceduta dalla recente istituzione delle circoscrizioni aeroportuali. La creazione dei compartimenti realizzerà un decentramento di poteri, una più chiara e comunque opportuna separazione ed attribuzione di poteri fra gli organi centrali e gli organi periferici. Ma la creazione di tali organi periferici presuppone, come condizione indispensabile, la disponibilità di nuovo personale altamente qualificato e specializzato.

La seconda delega legislativa riguarda l'istituzione dei nuovi ruoli organici dell'aviazione civile. Ahimè! La legge su questo punto è stata di una parsimonia veramente eccessiva, una parsimonia che avrebbe forse meritato di essere esercitata altrove: un organico di soli 350 posti per una nuova amministrazione di tanta importanza che avrà, fra i suoi compiti, l'iniziativa della costruzione e della manutenzione degli aeroporti, la responsabilità politica dell'esercizio e dello sviluppo dei trasporti aerei in tutte le sue forme, che dovrà promuovere iniziative nuove in un settore che nel nostro paese è ancora sottosviluppato, che dovrà essere attivamente presente per la difesa degli interessi della nostra bandiera nella battaglia internazionale per la supremazia nei traffici aerei, che dovrà vigilare costantemente sui rapporti dell'aviazione civile italiana con quelle di almeno un centinaio di altri Stati, ed affrontare giorno per giorno, sul piano politico, i problemi d'ordine giuridico, tecnico, economico, diplomatico, che condizionano il progresso dei traffici aerei; ed oltre a tutto ciò, dovrà provvedere a tutti i suoi compiti amministrativi e istituzionali di controllo e di intervento. Un organico così modesto, ripeto, costituisce veramente una strozzatura pericolosa.

Vorrei fare un riferimento, che, in parte, è anche ad effetto: tutto il personale dell'aviazione civile italiana — fra quello dell'Alitalia e quello ministeriale — ammonterà, quando saranno completati gli organici, a circa 5 mila persone: 4 mila circa dell'Alitalia, 350 i posti previsti in organico e 500 elementi circa, non di ruolo, che prestano attualmente servizio nell'aviazione civile. Le ferrovie dello Stato — il paragone con le ferrovie è ormai giustificato dallo stato di convivenza — hanno un organico di 180 mila dipendenti oltre a 20 mila

assuntori. Quindi, 5 mila contro 200 mila. Con ciò desidero soprattutto sottolineare l'enorme sproporzione organizzativa dei due settori e l'assurdità della lesina perpetrata ai danni dell'aviazione civile.

Vi è poi un altro aspetto della questione: le carriere del personale. Ho già detto che il suo livello di qualificazione dovrà essere altissimo. Verranno indetti prossimamente i necessari pubblici concorsi: il primo di essi, che avrà luogo a breve scadenza, sarà limitato a 17-18 posti. Quali prospettive di carriera saranno offerte ai concorrenti?

È indispensabile che il provvedimento che il Governo sta predisponendo per la formazione dei nuovi ruoli organici ne adegui le carriere e le prospettive economiche a quelle del personale del dicastero del quale l'aviazione civile è diventata ospite di diritto. In particolare, sarebbe opportuno che al grado più alto (ispettore generale) si attribuisse un coefficiente non inferiore a quello del direttore generale delle ferrovie. Ai capi compartimento e ai capi servizio dovrebbe essere attribuito un coefficiente equivalente a quello dell'ex grado IV. Nel campo delle carriere esecutive, che hanno essenziale importanza (i sottufficiali sono sempre coloro che reggono i corpi d'armata), bisognerebbe elevare il coefficiente massimo fino a quello corrispondente all'ex grado VIII anziché, come è attualmente, fino al solo grado IX.

È necessario eliminare certe situazioni anomale: vi sono laureati che per necessità sono entrati a suo tempo a far parte, senza concorso, di questa amministrazione, ancora inquadrati nei gruppi B e C. Il Governo può e deve trovare una sanatoria a queste situazioni inique, anche se a questo riguardo la delega legislativa potrebbe prestarsi a interpretazioni restrittive.

Occorre infine assicurare migliori prospettive di carattere economico, per attirare nei nuovi organici personale, tecnico ed amministrativo di valore. A questo effetto è possibile estendere al nuovo personale dell'aviazione civile particolari indennità integrative dello stipendio attingendo da risorse particolari: tasse aeroportuali, entrate per diritti di licenza, per diritti di rilascio di certificati di navigabilità, ecc. Forse è un suggerimento ardito che solleverà riserve da parte del ministro del tesoro; ma l'espedito non è nuovo nell'amministrazione italiana e non vedo perché non dovrebbe essere esteso anche a questo campo.

Frattanto, in attesa che maturino provvidenze di questo tipo, mi sia consentito di sug-

gerire al Governo di estendere ai funzionari della neonata amministrazione l'istituto dei premi in deroga, anch'essi già largamente applicati. Vi è infine un aspetto che mi sembra caratterizzi in modo particolare l'attività di questa nuova categoria di dipendenti dello Stato: mi riferisco alla necessità che essi, in relazione alle loro funzioni, siano obbligati professionalmente a volare. Occorre quindi prescrivere per essi l'obbligo del volo, ma prevedere contemporaneamente una correlativa indennità, così come avviene normalmente per il personale dell'aviazione militare. È noto infatti che l'indennità di volo è corrisposta non soltanto ai piloti, ma anche, in misura ridotta, agli appartenenti al genio aeronautico e al personale dell'aeronautica amministrativo e sanitario dell'aeronautica militare.

Con lo sviluppo dei servizi è prevedibile che il numero di salariati dello Stato presso gli aeroporti sia destinato ad accrescersi sensibilmente. Si tratta di manodopera per lo più specializzata, il cui trattamento economico è ancora insufficiente, potendo tutt'al più beneficiare di un soprassoldo non superiore al 25 per cento.

La selezione e il trattamento economico del personale operaio addetto ai servizi statali dell'aviazione civile costituiscono un problema nuovo da affrontare con nuovi criteri che contemperino il rigore nelle assunzioni e il possesso di particolari attitudini professionali con la necessaria larghezza delle retribuzioni, al fine di assicurare anche a questa modesta categoria di lavoratori la stabilità del posto e un'adeguata possibilità di carriera.

Vi è una critica di fondo da muovere alla legge. Il nuovo organo per l'aviazione civile risponderà ai suoi compiti ed alle prospettive che ispirano la legge stessa soltanto se disporrà degli strumenti e dei mezzi indispensabili. Purtroppo la riforma non è stata accompagnata da alcun provvedimento finanziario. L'aviazione civile è stata trasferita al Ministero dei trasporti con i soli stanziamenti che le erano attribuiti nel bilancio della difesa. Ma è noto che essa fruiva fino a ieri di innumerevoli prestazioni invisibili assicurate dall'organizzazione aeronautica militare, che andavano dai servizi di trasporto a terra, ai servizi antincendi, dalla biblioteca ai servizi tipografici ed alla statistica meccanizzata, dagli impianti e servizi d'aeroporto alle opere di manutenzione delle poste, e così via per un complesso di spesa imponente ma in pratica non valutabile.

Questo complesso di prestazioni è improvvisamente venuto a mancare, il che espone la nuova amministrazione civile aeronautica e l'intero settore al rischio di una progressiva e rapida paralisi, se non si provvederà con urgenza ad adeguati interventi.

Mi rendo conto che il problema potrà essere affrontato e risolto definitivamente soltanto in sede di bilancio per il prossimo esercizio finanziario, ma l'aviazione civile non può aspettare un altro anno e richiede immediati stanziamenti straordinari, che consentano fin da ora la continuità dei suoi vari servizi e l'impostazione di una politica programmatica pluriennale.

È stato predisposto un programma, al quale si è riferito stamane l'onorevole Veronesi, che comporterebbe un aumento complessivo di 85 miliardi in cinque anni rispetto agli attuali stanziamenti. Se questa cifra, calcolata con molto realismo, viene posta a confronto con gli stanziamenti previsti in altri paesi, dobbiamo riconoscere che le richieste sono state cautamente contenute nei limiti delle possibili risorse della nostra finanza pubblica.

È stato creato il Consiglio superiore dell'aviazione civile, i cui componenti sono stati nominati recentemente. È un'innovazione importante: il Consiglio superiore dovrà essere un *brain-trust*, un *trust* di cervelli. Vi è purtroppo il pericolo che la sua composizione finisca con il farne, anziché un *trust* di cervelli, un pesante organo burocratico. Esso risulta infatti composto da dodici rappresentanti di amministrazioni statali che nulla hanno a che vedere con l'aviazione civile; sono gli emeriti funzionari del tesoro, degli esteri, delle poste, della marina mercantile, dei lavori pubblici e di altre amministrazioni. Gli esperti sono soltanto otto: l'ispettore generale dell'aviazione civile, un funzionario dell'aviazione civile e sei estranei all'amministrazione, tra cui un rappresentante designato dall'Associazione nazionale dei piloti. La prevalenza non è quindi dei tecnici, non è degli esperti aeronautici, ma evidentemente amministrativa, burocratica.

Delle due l'una: o gli esponenti della burocrazia tradizionale, il cui voto sarà determinante, verranno attratti e posseduti dal fascino dell'aeronautica, o essi eserciteranno un'azione frenante piuttosto che di impulso, come è necessario che avvenga per un organo al quale spetta, in definitiva, la responsabilità di tracciare le grandi linee di una politica dell'aviazione civile. Spetterà al ministro, in ogni caso, il non facile compito di esercitare

un'influenza stimolante, di prevenire eventuali deviazioni di rotta o pericolosi momenti di inerzia. L'organo è soltanto consultivo. Ma il suo parere è obbligatorio sui provvedimenti fondamentali.

Vi sarebbero ancora numerosi problemi, sui quali l'ora tarda mi induce a sorvolare. Tra gli altri, vi è il problema dei rapporti con gli altri ministeri e delle inevitabili interferenze che ne derivano.

Le interferenze saranno numerose. Il Ministero degli affari esteri ha praticamente la competenza decisiva sugli accordi internazionali di traffico aereo: l'aviazione civile viene interpellata, collabora alle trattative i cui risultati sono vitali, perché da esse può dipendere la maggiore o minore partecipazione della nostra bandiera ai diritti di traffico. Numerosissime saranno le interferenze del Ministero della difesa e i conflitti di competenza che ne deriveranno potranno essere anche gravi. Per essi è previsto dalla legge uno speciale organo di coordinamento le cui funzioni saranno di fondamentale importanza. Altre interferenze avranno origine dall'ingerenza del Ministero delle partecipazioni statali e dell'I.R.I. sull'Alitalia la quale, per certi aspetti, è controllata da quel dicastero, mentre per altri aspetti è controllata dal Ministero dei trasporti. Si tratta di stabilire fin da ora delimitazioni ben precise, in modo da prevenire sconfinamenti delle competenze rispettive, conciliando le funzioni di controllo del Ministero delle partecipazioni statali che tendono ad ottenere che l'Alitalia, come azienda di Stato, raggiunga i suoi fini di utilità aziendale, con quelle del Ministero dei trasporti, che tendono ad ottenere che la stessa compagnia raggiunga altri fini, che sono di utilità nazionale.

Fa bene sperare, a questi effetti, la nuova convenzione recentemente stipulata con l'Alitalia che assicura finalmente una nuova sistemazione ai rapporti tra lo Stato e la compagnia, dopo un lungo periodo in cui effettivamente l'autorità dello Stato rispetto alle imprese concessionarie dei servizi aerei, in conseguenza della critica situazione della nostra aviazione civile negli anni del dopoguerra, era venuta progressivamente ad affievolirsi a mano a mano che l'Alitalia andava assumendo maggiori dimensioni e maggiore importanza, tanto che da qualche parte si soleva affermare che non era l'Alitalia a fare la politica del Ministero, ma il Ministero a fare la politica dell'Alitalia.

La nuova convenzione, e non mi soffermo su di essa anche se lo meriterebbe il suo con-

tenuto, fornisce al Ministero gli strumenti e le norme perché possa veramente considerare ed utilizzare l'Alitalia come uno strumento della sua politica.

Quanto ai rapporti con il Ministero delle poste, anche se sono giuridicamente e direttamente regolati dall'Alitalia, essi costituiscono un aspetto importante dei nuovi compiti del Ministero dei trasporti. Come è noto, nel 1951 veniva abolita la soprattassa sulla posta aerea all'interno e con i paesi europei; come effetto immediato dell'abolizione il servizio aveva un impulso immediato ed un intenso sviluppo. Cito soltanto alcune cifre. Dal 1954 al 1960 il trasporto per via aerea delle lettere e cartoline in partenza dagli aeroporti nazionali verso i paesi europei, da 152 tonnellate saliva a 372 tonnellate. La posta aerea trasportata nella rete nazionale, per effetto dell'abolizione della soprattassa, saliva da 357 a 803 tonnellate. Orbene, nel 1961, per calcoli difficili da giustificare, la soprattassa veniva ripristinata nella convinzione che il mancato versamento dei compensi postali alle compagnie per la posta non soprattassata, nonché la riscossione delle soprattasse potessero assicurare un maggiore introito all'amministrazione postale.

L'operazione, in realtà, non si è affatto rivelata redditizia in quanto ha creato enormi complicazioni nella fase di selezione e di smistamento della posta aerea soprattassata da quella non soprattassata e la necessità di istituire a questo scopo reparti speciali complicando ulteriormente le operazioni. La conseguenza immediata è stata un'enorme limitazione del numero dei servizi aerei regolari sui quali è possibile inoltrare la posta aerea.

I risultati statici parlano chiaro. Nel 1961, anche se il ripristino della soprattassa ha agito soltanto sull'ultimo trimestre, la quantità di posta aerea è diminuita vertiginosamente, con un decremento del 13 per cento rispetto all'anno precedente, mentre nel 1962 si è avuta una diminuzione del 56 per cento scendendosi al disotto della quantità trasportata nel 1952.

Bisognerebbe domandare al ministro delle poste quale è stato il bilancio economico di questa operazione dalle apparenze tutt'altro che brillanti, e se le economie realizzate dalle poste per la mancata corresponsione dei compensi postali (l'Alitalia, nel 1962, ha incassato 350 milioni in meno di proventi postali) abbiano avuto una contropartita attiva nel maggiore incasso netto della posta ordinaria. Io ne dubito fortemente.

Il ministro dei trasporti svolga quindi, solidalmente con le compagnie, un'azione

energica perché venga revocato questo assurdo provvedimento e sia abolita nuovamente la soprattassa sia nei trasporti nazionali sia in quelli europei, come avviene in Gran Bretagna, in Francia e in altri paesi, per assicurare non una fonte di sovvenzioni, poiché tale non è l'entità molto modesta del compenso postale, ma un introito complementare, del quale soprattutto in questa fase, come accennava giustamente stamattina il collega Veronesi, di eccesso della capacità di carico offerta, le compagnie di trasporto aereo hanno bisogno, per integrare la diminuzione del fattore di carico passeggeri con l'aumento del fattore carico di merci e con l'aumento del fattore carico posta.

Lo Stato non può e non deve fare una politica soltanto postale, ma anche una politica aeronautica, o quanto meno ha il dovere di coordinare la politica postale con la politica aeronautica.

Concludo trattando un ultimo importante argomento. Nel mio intervento in Commissione ebbi occasione di segnalare all'onorevole ministro la necessità di conferire un impulso particolare a un settore che da anni nel nostro paese è profondamente depresso: le costruzioni aeronautiche civili. In questo campo vi sono soltanto iniziative sporadiche. Recentemente vi è stato il successo commerciale del velivolo anfibo della Piaggio, realizzazione della capacità progettistica dell'ingegner Casiraghi, uno dei nostri migliori e più illustri progettisti aeronautici. Questo velivolo ha suscitato un lusinghiero interesse all'estero, è stato venduto negli Stati Uniti ed è stato oggetto di un accordo di coproduzione tra la Piaggio e una delle più grandi fabbriche degli Stati Uniti, la Douglas. Esso rappresenterà certamente un ottimo affare per l'industria italiana, e costituisce un caratteristico esempio della convenienza ad affrontare seriamente il problema delle costruzioni aeronautiche civili. Anche se l'industria italiana in genere è piuttosto restia ad avviarsi verso questo settore, io sono convinto che sia giunto il momento in Italia di rendersi conto che il mercato degli aerei civili offre prospettive che possono rendere produttiva e redditizia anche un'operazione ritenuta in passato rischiosa, in ragione dei pesanti oneri di progettazione e di sperimentazione che caratterizzano l'industria aeronautica.

Nel mercato dei trasporti aerei è ormai evidente un fenomeno, comune alla storia di tutti i trasporti, e cioè la specializzazione, il che comporta evidentemente anche la specializzazione e la differenziazione dei tipi di

velivoli in relazione ai diversi impieghi e alle diverse esigenze, in rapida evoluzione. Tra il grande aviogetto e il piccolo aereo da turismo vi è una estesa gamma di tipi di aeromobili capaci di accelerare questo processo di specializzazione purché esso trovi rispondenza nella capacità degli industriali di prevederla e di assecondarla.

Industrie di altri paesi hanno seguito questa via con successo. Basta citare l'esempio di un'industria olandese di dimensioni relativamente modeste, la quale ha realizzato il velivolo *Fokker F-27*, un non ambizioso ma utilissimo bimotore da trasporto di piccolo raggio, con una capacità di 28 passeggeri che ha avuto largo successo (credo che l'Alitalia ne stia trattando anche l'acquisto). La Fokker ha venduto a varie compagnie straniere oltre 200 unità di questo tipo di aereo, quantità sufficiente ad assicurare la copertura dei costi di progettazione e di sperimentazione e quindi una produzione a costi decrescenti ed a prezzi remunerativi.

La nostra industria ha un'attrezzatura certamente non inferiore a quella olandese. Il gruppo I.R.I., nel settore delle partecipazioni statali, dispone di un'industria aeronautica altamente qualificata che non attende altro che di essere sollecitata ad accordi di coproduzione con paesi europei e a programmi di costruzione di velivoli da trasporto da realizzarsi nella duplice versione civile e militare, per assicurare una produzione in serie sufficiente.

Un esempio significativo di collaborazione industriale e di realizzazione militare e civile è in atto per la produzione di un aeromobile ad involo verticale, che per concorso indetto dal Ministero della difesa verrà costruito con la partecipazione di tutte le industrie aeronautiche italiane.

È necessario estendere questa collaborazione nel settore delle costruzioni degli aerei da trasporto, poiché un'aviazione civile sviluppata deve avere alle sue spalle — come le ferrovie hanno le fabbriche per la produzione del materiale ferroviario e la marina mercantile ha i suoi cantieri navali — una attrezzatura industriale che ne appoggi e ne favorisca il progresso. Non è concepibile un'aviazione civile totalmente tributaria, come la nostra, dell'industria straniera.

Chiedo indulgenza se mi sono dilungato oltre i termini che mi ero prefissi, ma oso sperare che il ministro Corbellini, la cui sensibilità tecnica è da tutti riconosciuta, vorrà tenere conto di questo mio modestissimo contributo di idee. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
BUCCIARELLI DUCCI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Guido Basile. Ne ha facoltà.

BASILE GUIDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il *deficit* della nostra bilancia commerciale supera i mille miliardi. Sappiamo quanto sia preoccupante l'abbandono della terra specialmente nel sud, eppure nel sud si tenta lo smantellamento di una ferrovia. Domando se questo sia il sistema migliore per trattenerne i risparmi e la manodopera che fuggono verso l'estero.

Tutta l'Europa ha bisogno di manodopera e noi, che abbiamo la fortuna di avere questa grande riserva di ricchezza, non pensiamo ad utilizzarla per conto nostro. Se, ad esempio, le fabbriche italiane aumentassero la loro produzione ed esportazione del doppio o del triplo, dando così la possibilità di un'occupazione a coloro che sono spinti ad emigrare, quanta ricchezza non entrerebbe nel nostro paese? Non è una cosa impossibile aumentare la produzione e quindi le vendite. Invece di cedere la nostra manodopera alle fabbriche straniere, per fare quei prodotti che potremmo fare noi, aumentiamo la nostra produzione con queste braccia inoperose. È noto che per conquistare i mercati si è ricorso anche a vendere sottocosto, al *dumping*; noi potremmo vendere almeno allo stesso prezzo delle fabbriche straniere, e forse meno, perché utilizzeremmo le macchine che oggi restano inerti per 16 ore, producendo il triplo e impiegando il triplo di manodopera. Le macchine che così si consumano in minor tempo potrebbero essere rinnovate con impianti più moderni. Io darei agli operai un diritto di preferenza nell'acquisto delle azioni sociali; l'azionariato operaio sarebbe un'attrattiva di più per affezionarsi alla propria fabbrica e incoraggiare il risparmio. La società si evolve e dalla società privata si passa alla grande società anonima, con infiniti azionisti piccoli risparmiatori, senza di cui il grande creatore dell'industria non potrebbe svilupparla, creando nello stesso tempo possibilità di nuovo lavoro e nuova ricchezza.

Noi non possiamo far emigrare i nostri lavoratori, né lasciare inerti le fonti di lavoro. Ma si può fare qualche cosa per ridurre anche l'esodo rurale? Vi è una maniera per trattenerne manodopera che cerca di emigrare, dando sviluppo alla produzione agricola? Mentre in Europa abbiamo le barriere doganali, vi è nel nostro paese una terribile barriera che purtroppo non si abolisce facilmente: la distanza tra nord e sud. I prodotti del sud devono at-

traversare tutta la penisola per arrivare al Brennero, ai mercati internazionali. Se ridurremo le tariffe ferroviarie per il trasporto di derrate alimentari, avremo la possibilità di aumentare la produzione e il reddito agricolo e di collocare i nostri prodotti agricoli non solo all'estero, ma sugli stessi mercati delle nostre città. Sapete che le pesche italiane quest'anno non sono andate più sui mercati tedeschi. Dal pari abbiamo quasi perduto il mercato degli agrumi in Germania. Perché? Perché la Germania e la Spagna rimborsano le spese di trasporto per l'esportazione. Da noi invece in una delle zone da aiutare, nella Sicilia orientale, si cerca di smantellare la linea Giardini-Alcantara-Randazzo.

Questa ferrovia ha una storia singolare. Avevo 15 anni quando, confuso tra la folla, partecipavo ai comizi che si tenevano per la costruzione della Giardini-Alcantara-Randazzo. Quando, nel 1920, fui eletto consigliere provinciale, costituì comitati di agitazione e tenni io stesso centinaia di comizi per queste ferrovie secondarie siciliane. Eletto deputato nel 1946 ho fatto interrogazioni, ho combattuto molte battaglie parlamentari perché questa ferrovia fosse realizzata. Finalmente venne il giorno in cui si inaugurò la linea nel 1958. Era presente anche il ministro a cui feci notare che ancora mancava la piattaforma girevole per le locomotive. Il ministro, mi assicurò che la piattaforma sarebbe arrivata dopo 15 giorni. Lo credereste? Quando la piattaforma, pronta per l'impianto, arrivò sul posto, la direzione compartimentale di Palermo ordinò che venisse trasferita su un'altra linea. Indignato, mi rivolsi al ministro per sapere chi avesse dato quell'ordine e come mai fosse possibile che accadesse cose così assurde. Il ministro mi rispose che la disposizione non era affatto partita da lui e che avrebbe provveduto in merito.

Abbrevio la storia. Il 1° ottobre, nella seduta della Commissione dei trasporti, ho ancora domandato al ministro se mi sapeva dare spiegazioni circa un ordine improvviso giunto dal capo compartimento di Palermo per smontare alcuni scambi e impianti fissi dalle stazioni della linea Giardini-Alcantara-Randazzo, la ferrovia per cui si lotta da un secolo, della quale ancora non sono finite le strade di accesso alle stazioni! Sapete che mi ha risposto il ministro Corbellini? Me ne informo subito, ma io non ne so nulla.

Dal dilemma non si esce: la direzione del compartimento di Palermo ha agito senza le direttive o contro le direttive del ministro e contro quelle disposizioni io protesto con

tutte le mie forze. Manifesto le più vive preoccupazioni, perché, oltre il caso particolare, si tratta di un fatto sintomatico di una situazione inammissibile. Nella divisione delle competenze e delle responsabilità l'ordine di trasferire gli impianti che sono il patrimonio ferroviario di una provincia e di una linea non possono darsi che dal ministro e non fuori dal controllo del Governo che risponde al Parlamento.

Si smonta una stadera per pesare i vagoni su una linea per trasferirla altrove. Come mai? Si dice che non sono ultimate le strade di accesso alle stazioni. Anzitutto, in questo modo, quando le strade saranno finite, mancherà la bilancia per pesare i carri merci. Ma è da rilevare che dove funzioni un servizio merci a carro completo, significa che le strade saranno incomplete, cattive, ma comunque, sono serviti a portare la merce fino alla ferrovia.

Se si volesse fare una critica semplicistica, riportando le impressioni popolari, si potrebbe dire che la direzione compartimentale ha metodi da guastatori. Ma questa sarebbe una critica malevola, ove quei criteri dannosi da una parte fossero equilibrati da benefiche conseguenze per altro verso e danneggiando una linea ne migliorassero un'altra, al fine dell'equilibrio generale del sistema dei trasporti. Ma invece dell'equilibrio qui siamo in presenza di provvedimenti che incidono sempre e stranamente in una sola direzione, la linea Giardini-Alcantara-Randazzo, a beneficio sempre di altre linee, se non della stessa linea come vorrebbe qualche voce maligna. Si dovrà dire allora che v'è qualcuno a Palermo che abusa del suo potere, perché il ministro tratta queste ferrovie secondarie come infanzia abbandonata, orfani di genitori viventi.

Ora dovrebbero essere smontati alcuni scambi, per inviarli su un altro tronco. Si dice che, per lo scarso traffico della linea, sarebbero meglio utilizzati alla stazione di Carini. Ma è facile rispondere che a tale giusta esigenza si dovrà provvedere con mezzi nuovi, senza rimuovere gli scambi da dove si trovano. In tal modo si spende il denaro pubblico per fare e disfare, sistema che vediamo purtroppo in Italia anche nelle città dove si smantella la strada per fare la fognatura e poco dopo si disfà il lavoro per porre un tubo del gas oggi o un filo di telefono domani, con sprechi inammissibili. Ma devo aggiungere che gli scambi da sostituire sarebbero scambi a quanto pare fuori uso. Sono soltanto voci da me raccolte: ma io mi recherò sul posto per fare precise indagini e mi riservo di occuparmi di tutto

ciò quando sarà svolta la mia interpellanza sull'argomento per impedire a qualunque costo l'esecuzione di tali ordini. Il Governo deve rispondere. Intanto il ministro ha accettato come raccomandazione l'ordine del giorno che io ho presentato nella seduta del 13 ottobre alla Commissione trasporti.

Dicevo che sono questi criteri che mantengono depresse le zone meridionali, facendo aumentare il divario, già formidabile, fra l'economia del sud e quella del nord. L'abbandono disordinato della campagna non è la causa ma l'effetto dello squilibrio tra la vita delle campagne e la vita delle città, mentre la nostra scuola non cura l'istruzione professionale delle masse. Non solo non abbiamo aule e insegnanti, ma non abbiamo una scuola che prepari produttori per le necessità del rinnovamento e del miglioramento dell'industria, dell'agricoltura e dell'artigianato. La scuola media unica non dà un insegnamento tecnico né industriale né agrario. Abbiamo bisogno di più ricercatori scientifici, di più laureati, di più ingegneri, di più tecnici ma anche di ceti intermedi e di agricoltori. Coloro che non sono idonei a proseguire gli studi dovrebbero frequentare corsi pratici ed attraenti di istruzione rurale per coltivare razionalmente la terra; bisogna nobilitare l'agricoltura e aumentare il reddito se non si vuole che aumenti l'esodo dalle campagne.

Quando una società attraversa una crisi come la nostra, è una imperiosa necessità capirne le cause e saper provvedere. La crisi di oggi non è una crisi come un'altra, è una crisi eccezionale. Perché in Inghilterra, in Belgio, in Svizzera, in Germania questa crisi non c'è? Se vogliamo trovare la causa prima, se si vuole andare al fondo delle cose, la causa profonda della crisi che noi traversiamo è anzitutto la situazione catastrofica dell'agricoltura. Diminuisce l'esportazione e la produzione delle derrate alimentari di prima necessità che siamo costretti ad importare dall'estero, riducendo le riserve auree italiane e indebitandoci. Ecco perché in tutte le classi, in tutti gli ambienti regna l'inquietudine, l'angoscia, la mancanza di fiducia. Ora chi potrebbe contestare seriamente che bisogna ridare anzitutto il senso di sicurezza e la tranquillità giuridica al lavoro ed al risparmio?

Bisogna sollevare l'agricoltura dall'oppressione fiscale che soffoca ogni espansione produttiva e considerare l'imposta come un contributo alle spese dello Stato, non come una misura punitiva, espropriatrice di ogni risparmio, che paralizza ogni sana iniziativa e volontà di lavoro! Con ironia crudele e un lin-

guaggio sbagliato, si è parlato e si parla di miracolo economico, mentre vaste aree nel mezzogiorno d'Italia sono ridotte ad un campo di concentramento di donne e di vecchi.

In questa situazione che bisogna pensare dei rimedi che si propongono? Sopprimere le ferrovie a scarso traffico! Sarebbe come dire: torniamo indietro al secolo scorso, quando la ferrovia non c'era e saremo salvi. Io sarei tentato di parlare dell'incapacità politica di classi dirigenti che ragionano in questo modo e si credono uomini chiaroveggenti.

Una moderna politica dei trasporti deve tener conto dell'economia nazionale nel suo globale complesso e considerare che oltre un segno di solidarietà fra le regioni, sul piano umano politico e sociale, le linee a scarso traffico sono uno strumento di sviluppo delle zone arretrate e quindi sono economicamente produttive. Non si può considerare il reddito singolo di una linea a scarso traffico, come se fosse un compartimento stagno. Anziché pensare di abolire le ferrovie a scarso traffico, bisogna potenziarle.

Occorre poi soprattutto rendere più moderna la tecnica ferroviaria ancora inadatta ai nuovi compiti facendo tesoro delle esperienze straniere. Pensiamo alla guida interamente automatica realizzata nella ferrovia metropolitana di New York, al sistema di agganciamenti automatici dei carri ferroviari; a dare la massima sicurezza e il massimo controllo della marcia dei treni; a creare impianti moderni ed efficienti per la conservazione e il trasporto delle merci, specie nelle zone bisognose di collegamento e di sbocchi pratici e funzionali ai porti. Si deve migliorare la rete idroviaria, lacuale e interna, coordinando tutti i trasporti terrestri e marittimi. Ogni centro di importanza industriale, commerciale, agricola e turistica dovrebbe avere un aeroporto, come nei paesi più progrediti.

Ho già rilevato l'estrema importanza di raddoppiare il binario della linea Messina-Ragusa, zona in cui il prodigioso sviluppo delle industrie già sorte e di quelle complementari del petrolio che devono sorgere, nonché la coltura delle primizie pregiate richiedono l'aumento dei carri merci e dei carri frigoriferi. E da lamentare che proceda con lentezza da testuggine la costruzione del secondo binario sul tratto Battipaglia-Reggio Calabria, che è l'asse essenziale delle comunicazioni nord-sud, mentre sorgono lussuose autostrade nel continente. Quale enorme ricchezza si darebbe all'Italia se si costruissero i locomotori necessari per far partire dalla Sicilia verso il Brennero una serie quasi ininterrotta di convogli

elettrici, a breve distanza fra loro, che portino le derrate agricole dal sud al nord! Bisogna elettrificare tutte le linee radiali per congiungersi con l'asse Sicilia-Brennero, in cui non soltanto occorre il doppio binario, ma in alcuni tratti un quadruplicato binario.

Sull'esperienza straniera, oggi è possibile la velocità automaticamente regolata, su tale rete; riducendo le tariffe di trasporto delle derrate agricole alimentari, si potrebbe fare la distribuzione a buon mercato dei prodotti alimentari in tutta Italia. Il nostro sistema distributivo è superato, intendo dire non difettoso, ma antidiluviano: bisogna adeguarlo alle esigenze della popolazione, renderlo agile e moderno, nell'interesse dei consumatori e degli agricoltori che notano il divario veramente pauroso fra i costi alla produzione e i prezzi al minuto. La costituzione di gruppi collettivi di acquisto per i piccoli commercianti e per le cooperative sarebbe un rimedio, ma non è sufficiente a risolvere il problema dei costi di distribuzione. Occorrono rimedi permanenti e non parziali con una soluzione integrale e organica del sistema distributivo che è troppo frazionato. Per non far aumentare i prezzi, mentre cresce il consumo, occorre aumentare la produzione di carne, latte, riso, farina, uova, burro, oli, grassi, ecc., e perciò incoraggiare le imprese agricole, con particolare riguardo a quelle familiari. La razionalizzazione tecnica dell'impresa agricola ha una sua finalità economica, ma la difesa della famiglia rurale è una necessità sociale. Riassumendo le mie osservazioni, rilevo che questo bilancio non tiene conto affatto di molteplici esigenze e insufficienze del traffico. Manca una scala di priorità che consenta un ordine logico di interventi tenendo conto della produttività degli investimenti.

Se le ferrovie hanno difficoltà di bilancio, deficit assai gravi registrano anche le ferrovie degli altri Stati come quelle della Repubblica federale tedesca, dove però il miracolo economico si è esteso a tutte le regioni e lo sviluppo ferroviario non è servito solo agli interessi dei grandi centri, ma soprattutto all'interesse delle zone più deboli e meno sviluppate. E parlando della Germania, accenno a una deficienza delle nostre vetture, rispetto a quelle tedesche: la regolazione della temperatura nei compartimenti viaggiatori, specie nelle linee secondarie.

Nelle nuove vetture si potrà perfezionare il riscaldamento elettrico eliminando le scaldiglie del corridoio, applicate sotto i finestrini, che intralciano il passaggio dei viaggiatori con bagagli ingombranti e si deve anche migliorare

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

la ventilazione estiva. In molte linee occorrono modifiche ai tracciati e in tutte le linee è necessario l'adeguamento degli impianti di sicurezza e di segnalamento, ammodernando il materiale rotabile che offre ancora scarsa sicurezza, rendendo efficiente la sorveglianza delle frane e dei ponti

Se l'ora tarda me lo consentisse, mi occuperei di altre esigenze del traffico. Ma non posso tacere delle deficienze nel servizio ferroviario dello stretto di Messina. Ogni volta che chiediamo il potenziamento dei traghetti, ci si concede la costruzione di un nuovo traghetto, ma poi si vede subito che non basta e che abbiamo ragione quando affermiamo che occorre istituire corse non ogni due ore o ogni ora, ma una serie quasi ininterrotta di traghetti a brevissima distanza fra loro. Esiste poi a Messina un passaggio sopraelevato nella stazione marittima, che è necessario alla sicurezza dei viaggiatori che salgono sui traghetti, mentre si caricano le vetture. L'impianto è costato enormemente, ma perché non si utilizza, ora che è fatto? Si lasci almeno ai viaggiatori la facoltà di evitare il pericolo (anziché traversare i binari, durante la manovra dei treni), aprendo il soprapassaggio, che potrebbe essere fornito di una scala mobile.

Torno al tema per concludere: bisogna potenziare le ferrovie e sviluppare la rete dei collegamenti.

Io penso all'utilità di istituire un traghetto fra la Sicilia e la Tunisia. Dobbiamo collegare l'Europa con l'Africa che si può chiamare il mezzogiorno del mondo ed è ricca di prospettive per vantaggiosi reciproci rapporti commerciali. Per il bene reciproco e per il progresso dell'umanità, una vera collaborazione fra i popoli dell'Europa e dell'Africa sarà un grande avvenimento anche per l'avvenire della pace. L'unione dei paesi africani che aspirano alla libertà pone le basi storico-politiche per un'azione che li aiuti a passare economicamente dallo stato precoloniale a uno post-coloniale e ad un ordine giuridico in cui l'esercizio del potere, anziché essere effettuato da un partito unico o dal partito dominante, sia regolato da regimi parlamentari.

Sviluppare il loro benessere economico, significa consolidare e sviluppare anche la loro libertà.

E noi possiamo collaborare, con reciproco vantaggio a tale prosperità economica, scambiando i nostri prodotti coi prodotti tropicali.

Vi sono dunque molte possibilità di aumentare la produzione industriale e quella agricola, di aumentare gli scambi commerciali, interni e internazionali, ma è necessario aiutare

le iniziative, moltiplicarle e non scoraggiarle. Così si può fermare l'esodo dalla terra; non basta parlare di miracolo economico per frenarlo, come non basta una propaganda maliziosa a far fuggire i capitali all'estero: sono i fatti e non le parole, che fanno paura.

Nei nostri paesi arretrati e trascurati, dove il miracolo economico non è arrivato e si vede smontare una bilancia della ferrovia, la gente dirà che il miracolo non arriverà mai, e i risparmi locali sono spinti alla fuga all'estero!

Onorevoli colleghi, questi bilanci di previsione lasciano prevedere soltanto che invece di fare si pensa a disfare o a non fare. Ecco perché, concludendo, annunzio, a nome del mio gruppo, che per queste ragioni noi voteremo contro il bilancio.

Signor Presidente, mi sia consentito infine riferirmi, in linea politica, ad un argomento diverso da quello in esame. Vengo a sapere ora che è stato chiesto dal ministro Sullo di porre all'ordine del giorno di domani un disegno di legge molto importante, quello n. 557 sull'edilizia economica e popolare. La preghiera che le rivolgo è questa: che provvedimenti così importanti non siano inseriti all'ordine del giorno all'improvviso, ma con un congruo preavviso, in modo da consentire ai deputati di procurarsi almeno il testo della relazione ed il resoconto del dibattito in Commissione. (*Applausi — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Ripamonti. Ne ha facoltà.

**RIPAMONTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, specie per le considerazioni esposte nella parte introduttiva, richiederebbe un'ampia discussione del problema dei trasporti nel quadro di una politica programmata di sviluppo, nell'ambito della quale, a mio avviso, il sistema dei trasporti non può essere concepito come un servizio subordinato, ma come una componente primaria delle scelte urbanistiche che determinano gli insediamenti produttivi e residenziali. L'intervento dello Stato si deve, quindi, manifestare in modo organico e sistematico e dovrebbe essere adeguato, attraverso una previsione di investimenti a medio e a lungo termine, alle esigenze determinate dal processo di unificazione economica del nostro paese.

Il relatore ha, infatti, sottolineato che il problema dei trasporti deve esser affrontato in modo sistematico, il che si può compiutamente verificare attraverso il coordinamento degli interventi nei settori attualmente affidati alla competenza, oltre che del Ministero dei tra-

sporti e dell'aviazione civile, del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero della marina mercantile e, per quanto riguarda i particolari aspetti della circolazione, della disciplina e della sicurezza del traffico, del Ministero dell'interno, alle cui dipendenze opera la polizia stradale.

Data l'ora tarda, mi limiterò ad alcune osservazioni e, in particolare, a sottolineare in questa sede una tesi esposta nell'ultima conferenza della circolazione e del traffico di Stresa, conferenza annuale organizzata dall'A.C.I. che assume sempre maggiore importanza per la qualificazione tecnica, per la larga partecipazione degli enti locali e degli utenti, per l'aderenza dei temi affrontati alle esigenze che si pongono nella nostra comunità nazionale. A Stresa, il ministro dei lavori pubblici onorevole Sullo ha prospettato la necessità di unificare nel « ministero del traffico » le competenze in ordine alla viabilità statale, al sistema della viabilità provinciale e comunale, settore controllato dalla direzione generale della viabilità per la parte sovvenzionata, ed alla motorizzazione civile, nonché di mettere, funzionalmente e non certo disciplinariamente, la polizia della strada alle dipendenze di questo nuovo ministero, che avrebbe, quindi la possibilità di assicurare in modo organico il coordinamento del sistema della viabilità e la disciplina della circolazione. Se ci proponessimo di arrivare ad una politica di selezione del traffico, dovremmo subito aggiungere che la competenza del nuovo ministero dovrebbe essere ulteriormente allargata agli altri settori dei trasporti. Si è, infatti, prospettata una soluzione parziale, con l'accentramento in un unico dicastero delle funzioni relative al sistema della viabilità ed ai problemi del traffico su strada e della circolazione.

Non so se nel quadro di una organica ristrutturazione della organizzazione statale possa essere accolta la proposta di addivenire alla creazione di un ministero del traffico; a mio avviso si dovrebbe prima promuovere, in via di sperimentazione preliminare, la costituzione di un comitato interministeriale di coordinamento nel settore del traffico e della circolazione con una segreteria generale efficiente, che assicuri il coordinamento dell'attività dei diversi dicasteri.

La situazione del sistema dei trasporti e l'esigenza di nuovi investimenti non sono stati fin qui analizzati compiutamente da parte della Commissione nazionale per la programmazione economica. È questo invece un settore che deve essere preso in attenta considerazione, poiché la politica dei trasporti rap-

presenta una delle scelte fondamentali nel processo programmato di sviluppo economico e sociale. Dalla discussione parlamentare scaturisce un preciso invito alla Commissione nazionale per la programmazione economica affinché si addivenga alla previsione degli investimenti indispensabili nei prossimi 15 anni, oltre che nel settore della viabilità, in quelli dei trasporti marittimi, ferroviari, aerei e della navigazione interna.

Una ristrutturazione completa e razionale nel settore dei trasporti per quanto riguarda le aree metropolitane, su scala regionale e comprensoriale, può trovare la sua specificazione attraverso il processo di pianificazione urbanistica.

Il problema della riorganizzazione delle aree metropolitane mette in luce l'esigenza dell'adeguamento della rete dei trasporti. Tale riorganizzazione si impone di fronte alla constatazione del mutato rapporto fra città e campagna ed al fenomeno di accentramento della popolazione nella città capoluogo, così come è denunciato dai dati dell'ultimo censimento del 1961. La motivazione di fondo dell'accentramento della popolazione nelle città capoluogo si ritrova nel mancato adeguamento del sistema dei trasporti interurbani, oggi definiti trasporti metropolitani, nelle grandi aree di sviluppo industriale o nelle aree interessate dai poli di sviluppo delle zone economicamente sottosviluppate.

Mi si risponderà, come si è chiarito nella relazione, che esiste un problema di ammodernamento delle ferrovie e delle tranvie interurbane in concessione e che, purtroppo, la legge n. 1221 ha esaurito la sua efficacia; pertanto, non è possibile prevedere ulteriori interventi. Non si può, a tale proposito, sottacere che allorché venne affrontato il piano pluriennale per le costruzioni ferroviarie si pose il problema dei trasporti metropolitani e dell'ammodernamento delle linee ferroviarie esistenti in concessione, in relazione alla ristrutturazione economico-sociale delle zone interessate.

Si è autorevolmente affermato che si sarebbe provveduto con una legge *ad hoc* per finanziare un piano quinquennale o decennale, secondo le modalità della legge n. 1221, così da promuovere la ristrutturazione dei trasporti interurbani interessanti i grandi centri.

Nella passata legislatura era stata presentata, tenuto conto della considerazione dimostrata dal ministro dei trasporti del tempo per questo problema, una proposta di legge per il potenziamento dei trasporti nelle zone metropolitane o interessate dai poli di sviluppo,

ma tale proposta di legge non ha avuto seguito alcuno ed è decaduta. Il problema si ripropone ora e il relatore ne accenna, anche se non ha potuto affrontare concretamente il tema per la mancanza dei dati indispensabili. D'altra parte l'attuale bilancio non prevede possibilità di intervento nel settore dei trasporti metropolitani.

Mi auguro, comunque, che su questi problemi l'onorevole ministro vorrà illustrare in sede di replica gli orientamenti del Governo, sicché si possa dedurne se si debba promuovere una proposta di legge di iniziativa parlamentare per risolvere i problemi dei trasporti riguardanti i lavoratori e la popolazione in generale, delle zone metropolitane e delle aree di sviluppo industriale, interessate all'attuazione di un razionale coordinamento e di adeguamento delle comunicazioni tra le comunità omogenee, caratterizzanti un determinato comprensorio.

Mi sia consentito, in proposito, prospettare un caso particolare, quello delle linee celeri dell'Adda. La realizzazione del sistema delle linee celeri dell'Adda consentirebbe di risolvere anche il problema, impostato già due volte nel giro di quarant'anni, del collegamento ferroviario diretto fra Milano e Bergamo.

Il primo tronco è in corso di realizzazione, appunto, con l'ammodernamento delle tranvie interurbane dell'Adda. Per la zona della Lombardia situata fra Milano e l'Adda, comprendente le plaghe del Vimeratese e della Martesana, è stato impostato il programma di massima di ammodernamento delle tranvie attualmente esistenti; tale programma comprende il tratto Milano-Cascina Gobba, già costruito, le diramazioni da Cascina Gobba a Vimercate e da Cascina Gobba a Gorgonzola, quest'ultimo già finanziato in base alla legge n. 1221 e in stato di avanzata attuazione. Quest'ultimo tronco dovrebbe essere prolungato per Villa Fornaci, a Vaprio d'Adda e Trezzo d'Adda, e completato con la diramazione da Villa Fornaci a Cassano d'Adda.

Il progetto della linea Cascina Gobba-Trezzo d'Adda è stato approvato dal punto di vista tecnico e finanziato solo per il tratto Cascina Gobba-Gorgonzola. Lo stesso Ministero dei trasporti a suo tempo prospettò l'opportunità di collegare Trezzo d'Adda con Bergamo, realizzando un collegamento celere Milano-Bergamo con il nuovo tronco ferroviario Trezzo d'Adda-Dalmine-Bergamo.

Vorrei sottolineare che se si verificassero disponibilità negli stanziamenti già disposti o si arrivasse a finanziare nuovamente la legge

n. 1221, vi sarebbe l'obbligo di assicurare con priorità il finanziamento delle linee già iniziate, con particolare riferimento a quelle che servono territori ad elevato indice di sviluppo economico.

Ho rilevato dalla relazione che se è vero che sulla legge n. 1221 non vi sono ulteriori disponibilità si sono però avuti residui disponibili che, anziché essere destinati a completare gli impianti fissi delle linee interessanti i grandi centri metropolitani del paese, sono stati destinati alla linea Trento-Malè, per la quale era già stato disposto un largo finanziamento da parte dello Stato.

Se si arrivasse a prospettare l'attuazione completa del sistema delle linee celeri dell'Adda, gli enti locali delle province di Milano e di Bergamo sarebbero anche disposti a intervenire con modalità diverse da quelle previste dalla legge n. 1221. Ritengo, infatti, che per organizzare un più vasto intervento dello Stato nell'attuazione delle linee interurbane, delle radiali e delle metropolitane esterne, interessanti i comprensori di sviluppo industriale, si potrebbe ricorrere ad altri metodi di finanziamento, quale lo stanziamento di contributi in annualità costanti, così da contenere l'onere immediato nel bilancio dello Stato.

Intendo prospettare la possibilità di addivenire a una diversa distribuzione degli oneri tra lo Stato e gli enti concessionari, richiamando nel caso specifico le modalità di finanziamento previste per la realizzazione delle vie di navigazione di seconda classe: 60 per cento a carico dello Stato, 40 per cento a carico degli enti locali. L'intervento dello Stato e degli enti locali, però, si manifesta con l'erogazione di contributi in annualità trentacinquennali. Se, per esempio, si dovesse programmare l'investimento di cento miliardi per un sistema razionale di trasporti dei lavoratori nelle aree metropolitane, si potrebbe ricorrere al finanziamento delle opere con un mutuo della Cassa depositi e prestiti, con un onere annuo, per il rimborso del capitale e per interessi, di 6,5 miliardi. L'onere a carico dello Stato, per il 60 per cento, si riduce a 3,9 miliardi per 35 anni. Se si dovesse ricorrere, anziché alla Cassa depositi e prestiti, ad altri enti finanziatori che praticano interessi dell'ordine del 7,50 per cento, l'onere a carico dello Stato risulterebbe pari a 4,8 miliardi annui circa, per 35 anni; per la realizzazione di nuove linee per una spesa di 100 miliardi.

Con questa modalità potremmo programmare interventi massicci nel settore dei trasporti nelle aree metropolitane, la cui soluzione si pone indispensabile se si intende addivenire

veramente, con una razionale pianificazione comprensoriale, ad un rapporto più equilibrato fra città e campagna. Ecco, quindi, che al di là delle esigenze immediate riferite ad una linea specifica, il discorso si allarga per ricercare la soluzione di un problema interessante tutte le aree metropolitane del nostro paese.

Vi è un secondo settore richiamato dalla relazione presentata al Senato e ripreso con maggiore obiettività dal nostro relatore onorevole Giglia: il settore della navigazione interna.

L'Italia è al sesto posto nel M.E.C. per quanto riguarda lo sviluppo della navigazione interna. Su questo tema potremmo richiamare le proposte avanzate in numerosi convegni, documentate nelle mostre anche recentemente organizzate, mentre le realizzazioni sono assai limitate.

Il relatore al Senato ha dedicato larga parte della sua relazione al progetto del canale Mincio-Ticino e si è soffermato sulla costituzione della società per azioni che dovrebbe eseguire in concessione le opere progettate. Il canale Mincio-Ticino è già stato classificato, ma non ancora finanziato, mentre per il canale Milano-Cremona-Po è stato disposto il finanziamento con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, per una spesa di 600 milioni; tale importo deve essere adeguato alle nuove caratteristiche ed ai costi attuali ed è prevista una spesa di 40 miliardi. A questo punto, debbo sottolineare che non intendo entrare in polemica con i sostenitori del collegamento Locarno-Venezia con il canale Mincio-Ticino. La realizzazione della linea di navigazione Locarno-Venezia dovrebbe essere impostata anzitutto secondo il progetto da anni approvato per il canale Milano-Cremona-Po, se si tiene conto dei larghi investimenti effettuati per sistemare l'alveo di magra del Po e dei lavori in corso.

Non intendo affatto sostenere che le due opere non possano coesistere, affermo invece che la realizzazione dei due canali risponde a specifiche esigenze, ma vi è una priorità sulla base della legge n. 1044 per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po, così come si è individuato lo strumento esecutivo nel consorzio costituito tra gli enti pubblici interessati, quale ente di diritto pubblico.

Quando si richiede allo Stato il finanziamento delle linee di navigazione interna, si può anche prospettare la concessione delle opere a società per azioni costituite esclusivamente tra enti pubblici. Nelle società miste, sia pure con la maggioranza di enti pubblici, quasi sempre le minoranze risultano determi-

nanti. La partecipazione di aziende industriali nelle società per l'attuazione di un sistema di navigazione interna non può che essere determinata dalla prospettiva di conseguire particolari agevolazioni ed è sempre legata alla legge del profitto.

A mio avviso, la costruzione dei nuovi impianti, dei nuovi canali navigabili dev'essere affidato ad enti pubblici, a consorzi di enti pubblici. Se vi fosse un apporto di capitale rapportato all'intero costo dell'opera in misura proporzionale alla partecipazione azionaria, potrei anche essere favorevole alla partecipazione dell'iniziativa privata. Se, invece, l'apporto di capitale è del tutto limitato, non vi è nessuna esigenza che un sistema moderno, di navigazione interna venga realizzata attraverso le concessioni a società per azioni che hanno un'apparente maggioranza di enti pubblici, e nelle quali i partecipanti non sono tenuti ad assicurare pro-quota il finanziamento delle opere.

Desidero fare un'ultima osservazione sul sistema aeroportuale. Ho già avuto occasione di affermare che è indispensabile realizzare un sistema aeroportuale efficiente, ai fini dello sviluppo progressivo del traffico aereo. Concordo con le osservazioni del relatore a proposito delle iniziative che per potenziare questo settore vengono assunte dagli enti locali.

Queste iniziative devono però essere inquadrare in un piano organico sulla base delle esigenze di sviluppo del traffico, assicurando servizi aeroportuali sempre più perfetti dal punto di vista tecnico e funzionale.

Un accenno particolare merita un sistema aeroportuale come quello che è stato realizzato a Milano completamente a spese delle amministrazioni locali. Il comune di Milano e la provincia di Milano hanno dovuto far fronte anche alle esigenze prospettate dai servizi dell'aviazione militare e del Ministero delle finanze. Il comune e la provincia di Milano hanno anticipato, assumendosi il finanziamento di opere per circa 25 miliardi, un'attuazione che è di competenza specifica dello Stato, se è vero che lo Stato ha realizzato tra l'altro l'aeroporto di Fiumicino. Ritengo anzitutto che debba essere riconosciuto l'*Hinterland* naturale del sistema aeroportuale di Milano e che non si deve pertanto deviare artificialmente il traffico internazionale verso aeroporti che non dispongono di un sufficiente traffico locale o del comprensorio di competenza, e che avanzano insistentemente tali richieste per esigenze di carattere amministrativo, al fine cioè di coprire le spese di gestione dell'aeroporto. Si pone poi un

problema di giustizia. Una grande città come Milano, con i problemi che deve affrontare, non può accollarsi completamente gli oneri per il sistema aeroportuale (la società Alitalia, tra l'altro, non corrisponde i diritti di sbarco, ed è in corso una causa) e deve vedersi riconosciuto il contributo dello Stato. Il ministro del tempo, onorevole Andreotti, affermò che mentre si costruiva a Roma un aeroporto a totale carico dello Stato, si doveva prevedere, logicamente, il concorso dello Stato nell'ammortamento dell'investimento fatto dal comune e dalla provincia di Milano per il sistema aeroportuale della Lombardia.

Una esigenza analoga, onorevole relatore, si pone per la metropolitana. Ella ha affermato che per una città come Napoli è opportuno accollare l'onere allo Stato. Concordo perfettamente, ma credo che la partecipazione dello Stato si debba verificare anche per altre città, che devono assumersi iniziative di carattere eccezionale per lo sviluppo dalle grandi aree metropolitane e che rappresentano il centro propulsore di uno spazio territoriale che va al di là dei propri confini amministrativi e che può interessare l'intera regione.

Onorevoli colleghi, ritengo che le prospettive di sviluppo dei trasporti debbano essere approfondite e precisate proprio in sede di bilancio secondo le indicazioni offerte dal relatore ed emerse dalla discussione e sulla base degli indirizzi che l'onorevole ministro vorrà specificare nella replica. Nel corso di questa legislatura si deve promuovere una razionale ristrutturazione dell'intero sistema. Se è vero che si intende accelerare il processo di unificazione economica del nostro paese, alla base di questo processo necessariamente si pone un sistema moderno e razionale dei trasporti. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### **Autorizzazione di relazione orale.**

**PRESIDENTE.** Informo che la IX Commissione (Lavori pubblici) ha deliberato, ad unanimità, di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul disegno di legge:

« Disposizioni per l'incremento dell'edilizia economica e popolare » (555).

Penso che il disegno di legge potrebbe essere iscritto all'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani.

**BIAGGI FRANCAANTONIO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BIAGGI FRANCAANTONIO.** Signor Presidente, contesto che vi sia stata unanimità in Commissione sulla richiesta di riferire oralmente, anche perché non è stato possibile avere un testo coordinato con gli emendamenti presentati dal Comitato ristretto. A mio avviso, pertanto, manca il tempo per iniziare domani stesso una discussione *ex cognita causa*.

**DE' COCCI, Presidente della IX Commissione.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**DE' COCCI, Presidente della IX Commissione.** Premesso che il provvedimento è stato ampiamente esaminato in due sedute di Commissione e in una del Comitato ristretto, mi scuso di non avere percepito l'opposizione dei liberali alla richiesta di relazione orale.

Prego comunque l'onorevole Francantonio Biaggi di desistere dall'opposizione alla discussione di questo urgente provvedimento anche perché sino a domani pomeriggio vi è tempo per un esame del testo.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, mi dolgo dell'equivoco sulla unanimità in Commissione, che evidentemente non v'è stata.

Chiedo ai deputati liberali di consentire alla autorizzazione di relazione orale nella seduta pomeridiana di domani. Se essi non aderissero a questo invito, io non potrei porre in votazione la richiesta della Commissione, poiché nell'ultima conferenza dei capigruppo si è stabilito di dare la precedenza ai bilanci tranne provvedimenti sull'urgenza dei quali non vi fosse contestazione.

**BIAGGI FRANCAANTONIO.** Potrei aderire all'invito del Presidente se avessi l'assicurazione che almeno nella mattinata di domani sarà distribuito il testo della Commissione.

**PRESIDENTE.** Confido che ciò possa avvenire e, con questa riserva, considero autorizzata la relazione orale per la seduta pomeridiana di domani.

#### **Annunzio di interrogazioni.**

**BIASUTTI, Segretario,** legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

**PRESIDENTE.** Annunzio l'ordine del giorno delle sedute di domani venerdì 18 ottobre 1963, alle ore 9,30 e 16,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

**FODERARO:** Erezione di un monumento in Aspromonte per celebrare il nome d'Italia (14);

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

SORGI e COLLESELLI: Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 1961, n. 1668, relativo all'istituzione delle piante organiche del personale salariato del Ministero della sanità e dell'Istituto superiore di sanità (184);

GAGLIARDI ed altri: Disposizioni per favorire la diffusione degli alberghi per la gioventù sul territorio nazionale (292);

BOZZI e FERIOLI: Agevolazioni per la diffusione degli alberghi per la gioventù sul territorio nazionale (470);

GAGLIARDI e GIOIA: Modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo (293);

VIGORELLI ed altri: Assegno mensile ai cittadini ultrasessantacinquenni (495).

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (*Approvato dal Senato*) (537-537-bis) *Relatore:* Giglia.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per l'incremento dell'edilizia economica e popolare (555) *Relatore:* Ripamonti.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (*Approvato dal Senato*) (516) *Relatore:* Merenda.

*Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*

5. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (*Approvato dal Senato*) (464).

6. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

LIZZERO ed altri: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia (5);

LUZZATTO ed altri: Norme per l'elezione e la convocazione del primo Consiglio regio-

nale del Friuli Venezia Giulia (*Urgenza*) (97);

ZUCALLI: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia e disciplina delle cause di ineleggibilità e di incompatibilità e del contenzioso elettorale (113);

ARMANI ed altri: Norme per la elezione e la convocazione del primo Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia e disciplina delle cause di ineleggibilità e di incompatibilità e del contenzioso elettorale (126) *Relatore:* Cossiga.

**La seduta termina alle 23,10.**

**IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**  
Dott. VITTORIO FALZONE

## INTERROGAZIONI ANNUNZiate

### *Interrogazioni a risposta orale.*

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se corrisponde al vero la notizia secondo cui il *dossier* di un alto ufficiale dei carabinieri, sulla fuga dei capitali all'estero, trovasi nelle sue mani.

« Nell'affermativa se intenda darne comunicazione alla Camera unitamente ai provvedimenti adottati e da proporre. (388) « BASTIANELLI, CALVARESI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se, in considerazione degli importanti ed impegnativi compiti attribuiti tuttora ai distretti minerari, fra i quali rientra la applicazione delle norme di polizia mineraria comprese nel decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, tenuta presente la vastità dei compiti affidati al Corpo delle miniere e la complessità dell'opera di controllo da questo svolta, opera particolarmente importante ai fini della tutela della salute e della incolumità dei lavoratori, non creda opportuno che, non potendo assolvere il distretto minerario di Napoli a queste importanti ed impegnative funzioni, in considerazione del considerevole decentramento della sede e della vastità del distretto, sia il caso di suddividere il predetto distretto mi-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

nerario di Napoli in distretti con ambito territoriale accessibile e, fra questi, principale, quello che dovrebbe avere la sede in Bari.

(389)

« IMPERIALE, ALBA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, in merito alla nomina del commissario straordinario e dei due sub-commissari per la zona del Vajont, per conoscere:

1) quali motivi hanno portato alla nomina del sottosegretario all'agricoltura, senza per questo volere fare riferimento alla persona dell'onorevole Sedati, ma per l'opportunità, data la gravità dei fatti accaduti come danni alle persone e alle cose, e se non era più opportuna un'altra scelta;

2) quali motivi hanno potuto suggerire la nomina del professore Otello De Gennaro, che fu proprio il prefetto della città di Belluno nel periodo in cui si sono verificati i primi e preoccupanti segni di pericolo sul Vajont, e che, come rappresentante del Governo, non tenne conto delle proposte e proteste del Consiglio provinciale e delle istanze comunali, oltreché della popolazione;

3) se ritenga che tali nomine, significando il riconoscimento delle carenze delle autorità locali attuali, come è stato ampiamente documentato in Parlamento all'atto della discussione sulla sciagura, e particolarmente quella del predecessore del dottor Caruso, ancora prefetto di Belluno, abbiano corrisposto alle attese di un pronto mutamento di condotta da tutti richiesta;

4) quali disposizioni sono state date al commissario e ai suoi collaboratori, al fine di tenere nel giusto conto, come non è avvenuto in passato, l'azione dei Consigli provinciali e comunali nell'ambito derivante dalla loro approfondita conoscenza dei problemi e dalla loro autonomia, per servire fino in fondo le esigenze reali e impellenti delle superstiti popolazioni.

(390)

« LAJOLO ».

#### *Interrogazioni a risposta scritta*

BIGNARDI. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni, dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e del commercio con l'estero.* — Per conoscere se — coordinatamente tra loro — ritengano di promuovere una permanente campagna televisiva e radiofonica per il consumo della frutta italiana.

In particolare, l'interrogante ritiene che una campagna del genere, da attuarsi in col-

laborazione con le organizzazioni dei produttori interessati, potrebbe agevolare notevolmente l'aumento dei consumi, quando si consideri — ad esempio — che il consumo delle mele sul mercato statunitense è diminuito del 14 per cento durante un recente sciopero del personale delle compagnie radiotelevisive, che avevano in corso una larga propaganda a favore del consumo delle mele. (2421)

GRILLI ANTONIO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto alcuni medici provinciali a non mettere a concorso i posti, resisi vacanti, di ostetrica provinciale, i cui compiti sono previsti dalla circolare n. 204000/4 AG 60824 del 18 gennaio 1943 della Direzione generale della sanità pubblica, preferendo ricorrere all'assunzione di assistenti sociali visitatrici. (2422)

DE FLORIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — L'ultimo comma dell'articolo 58 testo unico sugli assegni familiari recita che, per le decisioni dei ricorsi in materia di corresponsione di assegni familiari, si osservano le disposizioni di cui al titolo V del regio decreto legge 4 ottobre 1935 n. 1827, e che l'articolo 98 del detto titolo V della legge 1827 prevede una serie di ricorsi ad organi superiori e prevede che, decorso infruttuosamente il termine di giorni 60 dall'ultimo ricorso (nella specie al ministero, in materia di assegni familiari), si possa adire il magistrato.

Tale principio della semplice decorrenza di 60 giorni senza che la decisione del ministero sia intervenuta quale condizione di proponibilità dell'azione giudiziaria, e quindi dell'applicazione della legge 1827 non solo alle prestazioni di invalidità, vecchiaia ecc. ma anche agli assegni, fu chiarito dal Consiglio di Stato in sede di parere sulla legge, è contenuto nella relazione del ministro del lavoro ed è stato oggetto di istruzioni ministeriali.

L'I.N.P.S. sostiene al contrario che, in materia di assegni, occorre richiamarsi alle norme generali di cui all'articolo 5 legge comunale e provinciale (attendere 120 giorni; se il ministro non risponde chiedere la decisione del ricorso; se il ministro non decide nei successivi 60 giorni, si può adire il magistrato).

Si chiede pertanto se il Ministro non intenda disporre che l'I.N.P.S. rinunzi ad eccipere una interpretazione di legge diversa da quella del suo Ministro e rinunzi alle ecce-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

zioni proposte in tal senso anche in sede giudiziaria, eccezioni tendenti ad ottenere il superamento delle situazioni di fatto con artifici procedurali. (2423)

DE FLORIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della riforma della pubblica amministrazione.* — Per conoscere se intendano esaudire le giuste rivendicazioni dei geometri dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, i quali da oltre due anni hanno chiesto di essere allineati alle similari categorie impiegate dallo Stato, con l'attuazione dei seguenti provvedimenti:

- 1) soppressione del ruolo aggiunto;
- 2) ampliamento del ruolo ordinario a 3.000 posti;
- 3) immissione in tale nuovo ruolo ordinario di tutti i geometri attualmente in servizio. (2424)

DE FLORIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se intendano dare immediata disposizione all'I.A.C.P. di Matera, ente gestore degli alloggi I.N.A.-Casa in locazione siti alla via G. Fortunato di Matera, per la trasformazione degli antiquati impianti di riscaldamento da termosifoni a carbone a quelli a nafta e per il funzionamento degli stessi.

Fa presente che gli alloggi sono occupati dal 1958 e che da allora, malgrado le infinite istanze e proteste, mai l'istituto ha inteso curare l'accensione dei termosifoni, con evidente danno degli inquilini, costretti a provvedersi di più onerosi e meno efficienti riscaldamenti di fortuna, in alloggi mal fabbricati in una città che vanta il non invidiabile primato delle malattie reumatiche.

Fa inoltre presente che, fra l'altro, la gestione I.N.A.-Casa, con note 1184/AG del 25 giugno 1962, comunicava ufficialmente agli interessati che per la stagione invernale 1962 le loro sollecitazioni sarebbero state finalmente accolte e curava poi di raccogliere da tutti i locatari delle dichiarazioni, con cui gli stessi si impegnavano a pagare mensilmente una quota fissa per le spese di trasformazione degli impianti da carbone a nafta, il tutto senza esito alcuno. (2425)

BIGNARDI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano proporre — ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze — onde eliminare, o quanto meno ridurre, gli inconvenienti derivati dal defluire di scoli indu-

striali nelle acque del basso Lamone, dal territorio faentino alla foce: infiltrazioni di acque impure nei pozzi finitimi, aria maleolente lungo il corso del fiume, grave mortalità del pesce. (2426)

BIGNARDI. — *Ai Ministri della sanità e dei lavori pubblici.* — Per conoscere lo stato della pratica relativa all'ampliamento dell'ospedale di Lugo. Tale ospedale, classificato di terza categoria, serve un importante circondario della provincia di Ravenna, e ha visto un costante aumento delle degenze nell'ultimo decennio. Il prospettato ampliamento consta di due lotti di lavori per la costruzione di un nuovo padiglione chirurgico e dei poliambulatori.

L'interrogante rileva l'estrema urgenza particolarmente per i lavori del primo lotto, relativo al gruppo operatorio e ai gruppi di degenza per la chirurgia, stante l'ormai cronico sovraffollamento di questi reparti. (2427)

GIOMO, GOEHRING E BIAGGI FRANCANTONIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per sanare la gravissima situazione della scuola elementare nella Provincia di Milano.

Come è noto, l'intenso flusso migratorio, che non accenna a diminuire (quest'anno si toccherà la cifra primato di 80.000 e forse anche 100.000 nuovi immigrati nella sola Milano!) costituisce una fonte di gravi preoccupazioni per le autorità scolastiche locali. Da molti anni, il 1° ottobre occorrono sempre nuove aule e nuovi insegnanti per contenere l'aumento della popolazione. Nel 1960-61 il Ministero concesse 135 nuovi posti, nel 1961-62 altri 115, nel 1962-63 ancora 298. Ciononostante l'organico della provincia (6964 posti, di cui 2734 in Milano e 4230 in provincia, oltre 696 posti di insegnante soprannumerario) non è assolutamente sufficiente.

L'autorità scolastica locale ha richiesto da tempo l'istituzione di 600 nuovi posti, dei quali 131 occorrerebbero per la sola Milano, ma sino ad oggi — nonostante i numerosi solleciti e l'interessamento del prefetto — il ministero della pubblica istruzione ne ha concessi solo 40 e sembra che altri non intenda concederne.

Così alla periferia cittadina e nei grossi centri della Brianza, ove più sensibile è il problema dell'immigrazione, le classi con 50-60 alunni non si contano più. In alcuni centri, i direttori hanno dovuto disporre l'alternamento, applicando un'arcaica disposizione

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

del regolamento generale (anno 1928), che all'articolo 102 prevede appunto la possibilità di dividere in due gruppi gli alunni di una classe numerosa, affidandoli, in orari diversi, a uno stesso insegnante.

Tale situazione, assurda di per se stessa, è addirittura inconcepibile in una grande città come Milano, dove c'è una gloriosa tradizione scolastica di serietà e di vero impegno da rispettare!

Inoltre, tutto ciò provoca proteste delle famiglie, che vedono l'orario scolastico ridotto per l'alternamento, e reazione degli insegnanti, che si trovano nell'impossibilità di applicare programmi moderni ed individualizzati. (2428)

PAOLICCHI. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere la loro opinione circa il trasferimento d'imperio dei malati tubercolotici dai sanatori convenzionati ai sanatori direttamente gestiti dall'I.N.P.S.;

e per sapere quali provvedimenti intendano adottare per abolire il suddetto trasferimento d'imperio, in considerazione del disagio, che esso crea ai malati e alle famiglie, e della necessità di garantire, anche in questo caso, la libera scelta del medico e del luogo di cura. (2429)

SINESIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se gli risulti che il progetto per la costruzione dell'impianto di produzione e distribuzione dell'energia elettrica per l'isola di Linosa, seppure finanziato, in applicazione delle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184, da parecchi anni e per l'entità di lire venticinque milioni, non trova, a tutt'oggi, l'inizio della auspicata e indispensabile realizzazione.

Attesa la fondamentale, vitale importanza che la realizzazione del progetto riveste per la popolazione dell'isola di Linosa e per i pescatori del luogo, costretti ad un genere di vita primordiale, alla perdita del pescato per mancanza di ghiaccio, all'isolamento totale, l'interrogante desidera conoscere quali remore si frappongono alla realizzazione detta, in termini di assoluta precedenza ed urgenza, e quali provvedimenti si intendano adottare perché da parte degli organi competenti e responsabili — comune, genio civile, provveditorato alle opere pubbliche, cassa depositi e prestiti, ecc. — si proceda con ogni speditezza e sensibilità, almeno a titolo di una dovuta solidarietà. (2430)

SINESIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri del commercio con l'estero e della marina mercantile.* — Per sapere se siano a conoscenza che il 14 ottobre 1963 la C.E.E. decideva di accordare, su richiesta del Governo italiano, la sospensione della tariffa doganale esterna per i prodotti ittici freschi e congelati provenienti da paesi terzi;

se risulti, altresì, che la Francia ed il Belgio venivano esclusi a loro richiesta, fatta nell'intento di proteggere la produzione ittica nazionale;

come intendano tutelare l'economia del settore peschereccio italiano, che già si trova in grave difficoltà e che riceverebbe, unitamente alla bilancia commerciale, una ulteriore incidenza negativa;

se non ritengano opportuno esaminare la possibilità di limitare, in via amministrativa, il provvedimento nel tempo e nel quantitativo. (2431)

GRIMALDI E DI LORENZO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere perché, sulla scia dei recenti pronunciati del Consiglio di Stato (Sezione VI, 28 novembre 1962, n. 802; 12 dicembre 1962, n. 892), non sia stato ancora disposto il reimpiego presso gli istituti professionali di Stato degli insegnanti tecnico pratici licenziati in questi giorni per effetto della contrazione di ore e di classi, dovuta alla istituzione della nuova scuola media dell'obbligo. (2432)

CRAPSI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se corrisponde al vero quanto è stato pubblicato sulle pagine regionali molisane dei quotidiani *Il Tempo* e *Il Messaggero* circa un provvedimento attualmente in elaborazione per la riforma delle circoscrizioni giudiziarie, nel quale sarebbe compresa la soppressione della pretura di Casacalenda, con la conseguente assegnazione dei comuni della circoscrizione alle preture di Larino e di Riccia.

A tale proposito, ove la notizia corrispondesse al vero, va notato che una sede di circoscrizione giudiziaria è stata costituita tenuti presenti molti elementi di valutazione, quale l'ubicazione del centro nei confronti dei comuni compresi nella circoscrizione, il sistema e i mezzi di comunicazione e di trasporto, e soprattutto in base ai rapporti economici sociali delle popolazioni, corrispondendo sempre la sede giudiziaria ad un centro di attività commerciale e di scambi; sicché la soppressione di una di tali sedi e una diversa

collocazione dei centri periferici determinano squilibrio nei rapporti economico-sociali e generano estesi disagi, come nel caso in esame, in cui il comune di Casacalenda verrebbe a perdere inevitabilmente quell'attività di carattere commerciale, che costituisce oggi una delle principali fonti di beni economici, e i comuni dell'attuale circoscrizione, alcuni dei quali verrebbero a trovarsi ad oltre 40 chilometri di distanza dalle nuove sedi, risentirebbero negativamente della nuova situazione.

Va notato, altresì, che per il comune di Casacalenda, che oggi detiene nel Molise, e forse in Italia, il triste primato di aver perduto nel decennio intercorso tra i due censimenti (1951-1961) circa il 40 per cento della popolazione, a causa del doloroso fenomeno della emigrazione, il provvedimento temuto darebbe luogo ad ulteriore e più grave impoverimento generale.

E tutto ciò indipendentemente dalla condanna che deve esprimersi per l'allontanamento dalle popolazioni degli organi che amministrano la giustizia.

Desidera sapere, infine, ove la notizia non trovasse fondamento reale, se il Ministro non ritenga necessario emettere un comunicato che tranquillizzi le popolazioni. (2433)

CRAPSI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se intenda o meno autorizzare l'istituzione dei corsi mancanti alla sezione staccata di Campobasso dell'istituto tecnico femminile di Napoli, stante che risultano autorizzati soltanto il primo e il secondo corso, il primo autorizzato nell'anno scolastico 1961-62 e il secondo nell'anno scolastico 1962-63.

Stante una logica sequenza degli studi, il terzo corso dovrebbe essere istituito nel corrente anno scolastico 1963-64 e negli anni successivi agli altri corsi.

Nel decorso anno scolastico si è avuta la frequenza di circa 150 alunne — e non è poco, per una scuola di recente istituzione —; 50 di dette alunne, che hanno superato il secondo corso, dovrebbero frequentare ora il terzo corso, finora non istituito.

Va tenuto presente, inoltre, che le alunne in parola appartengono in genere a famiglie di lavoratori a reddito fisso, che verrebbero a trovarsi in grave disagio economico e morale, ove, per la mancata istituzione del terzo corso, si vedessero costrette ad inviare altrove le figlie per la prosecuzione di quegli studi ai quali le avevano avviate, fidando sulla serietà delle autorità scolastiche.

Chiede, inoltre, di sapere se il Ministro non ritenga doversi mantenere l'impegno morale assunto con la istituzione della nuova scuola di Campobasso e provvedere d'urgenza alla istituzione del terzo corso, per ridare tranquillità alle famiglie delle alunne oggi in organo. (2434)

CRAPSI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga necessario provvedere, almeno durante l'intero periodo della frequenza scolastica, ad una maggiore disponibilità di mezzi sul tratto Isernia-Campobasso e viceversa della linea ferroviaria Campobasso-Vairano, per consentire ai numerosissimi studenti, che accedono il mattino al capoluogo e rifluiscono nel primo pomeriggio ai centri di residenza, di giungere in orario nelle sedi scolastiche e non perdere lezioni a causa dei ritardi.

Attualmente gli studenti possono utilizzare soltanto, al mattino, il treno n. 680, composto di due automotrici, che, secondo l'orario, parte da Isernia alle ore 6,53 e dovrebbe giungere a Campobasso alle ore 8,25, in tempo utile, quindi, per l'accesso alle scuole alle ore 8,30. Senonché il treno in parola parte pressoché completo da Isernia e giunge sovraccarico a Boiano, sicché i 40 studenti e gli altri viaggiatori ordinari, che da tale località sono in partenza per Campobasso, oltre poi, quelli di altri centri lungo il tratto residuale, danno luogo a scene di arrembaggio e di pestaggio addirittura selvagge. Le scene si ripetono alla stazione di Campobasso alla partenza del treno n. 691, anch'esso composto di due automotrici, alle ore 14,05.

Ma la conseguenza più grave consiste nei ritardi ormai cronici, che raggiungono la mezz'ora, per cui molti studenti vengono esclusi dalle lezioni o nella più favorevole delle ipotesi perdono le prime della mattinata.

Ai gravi disagi descritti si potrebbe sopprimere con una terza automotrice limitata a Boiano, che potrebbe essere aggiunta al treno proveniente da Isernia, oppure avere corsa autonoma con orario leggermente anticipato. La misura dovrebbe adottarsi anche per il percorso opposto. (2435)

GRILLI ANTONIO. *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali misure intendano adottare in merito alla vertenza insorta fra il personale dipendente ed il consiglio di amministrazione dell'I.N.T., che si trascina da oltre sei mesi con grave

danno dei dipendenti e delle popolazioni interessate al funzionamento del servizio; e per sapere se il Ministro dei trasporti intenda autorevolmente intervenire per il componimento della vertenza, nell'interesse della pubblica amministrazione, dei lavoratori costretti alla dura lotta sindacale e delle popolazioni di quelle zone ove opera l'I.N.T. (2436)

CRAPSI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere quali provvedimenti sono stati adottati in relazione alle malversazioni denunciate dal consigliere comunale Attilio Peluso con lettera aperta al sindaco del comune di Sesto Campano, pubblicata nella pagina regionale del quotidiano *Il Tempo* dell'8 agosto 1963, uno stralcio della quale è stato inviato a mezzo posta al Ministro interrogato il 29 settembre 1963; in particolare la denuncia è rivolta contro l'attuale vice sindaco del comune di Sesto Campano, che all'epoca delle malversazioni era segretario comunale del comune stesso;

e per sapere, anche se la questione verte su importi non rilevanti, se il Ministro non ritenga indispensabili provvedimenti adeguati per la tutela di un costume che deve essere alla base di ogni attività pubblica. (2437)

ABENANTE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i provvedimenti adottati per evitare, così com'è già avvenuto, allagamenti e danni alla città di Gragnano. In particolare l'interrogante chiede di conoscere i lavori predisposti, i tempi della loro realizzazione e in quale misura i suddetti provvedimenti hanno accolto i voti e le indicazioni più volte espressi dal Consiglio comunale della città. (2438)

ABENANTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti ed iniziative intenda adottare per porre fine all'antidemocratica azione del Comitato di vigilanza dell'ufficio fiduciario dell'ordine dei farmacisti di Napoli, Comitato che, pur essendo composto in maggioranza da rappresentanti di enti statali o parastatali, ha in data 16 settembre 1963 qualificato uno sciopero del personale come assenza arbitraria e comminato, violando anche il regolamento organico, il provvedimento disciplinare del richiamo scritto; nonché per porre fine ad aperte violazioni contrattuali quali la corresponsione di stipendi di molto inferiori ai minimi previsti dal regolamento e il mancato riconoscimento al personale di qualifiche corrispondenti alle effettive mansioni svolte.

In particolar l'interrogante chiede l'urgente intervento del ministro interrogato per far revocare la concessione in appalto del lavoro dell'ufficio ad evitare, così come avviene oggi, una riduzione delle ore effettivamente prestate dal personale. (2439)

CANESTRARI E PREARO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere il motivo per cui a tutt'oggi non è stata ancora effettuata la perizia d'obbligo dei terreni espropriati nei comuni montani di Sant'Anna d'Alfaedo ed Erbezzo (Verona), da parte del comandante il V territorio militare, con decreto del 27 agosto 1962, n. 21260.

Il danno economico subito dagli interessati è ingente.

E per conoscere se non ritenga opportuno che sia adottata la procedura d'urgenza per quanto riguarda la perizia e vengano immediatamente disposti i conseguenti risarcimenti. (2440)

MAGNO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga di dover promuovere i provvedimenti necessari affinché trovino accoglimento le legittime rivendicazioni dei lavoratori della piccola pesca, di erogare gli assegni familiari in ragione di 26 giornate al mese, di estendere alla categoria il diritto all'indennità di malattia, di concedere le prestazioni infortunistiche anche ai pescatori imbarcati su nautanti a vela. (2441)

IMPERIALE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se si voglia venire incontro alle necessità delle operaie addette alla lavorazione della foglia del tabacco originarie della provincia di Lecce tuttora dislocate fuori della propria provincia.

In conseguenza delle disposizioni emanate con i provvedimenti a favore del personale dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato, infatti, le operaie addette alla lavorazione della foglia del tabacco presso le agenzie di Stato nella provincia di Lecce, sono state assegnate presso le manifatture dislocate nelle diverse città italiane.

Dette operaie, quasi tutte di età avanzata e con carico di famiglia, si trovano quindi tuttora a prestare servizio lontane dal loro nucleo familiare.

Tenuto presente che in Lecce è stata costruita una delle più grandi e moderne manifatture d'Europa, e che a breve distanza di tempo molti ambienti di essa saranno portati a termine, con la possibilità quindi di

ospitare un numero considerevole di altre operaie, si sottopone all'attenzione ed alla sensibilità del Ministro la necessità che determinate lavorazioni, attualmente in funzione presso manifatture ove lavorano operaie provenienti dalla provincia di Lecce, vengano trasferite alla sopra citata manifattura di Lecce.

A titolo di esempio, la lavorazione dei sigari che viene effettuata presso la manifattura di Bari e che non presenta difficoltà tecniche di rilievo in conseguenza delle operazioni inerenti ad un eventuale trasferimento, permetterebbe il ritorno delle operaie leccesi che prestano attualmente servizio presso quella manifattura.

Si insiste nel far presente come l'età avanzata di molte fra queste operaie, le poco floride condizioni di salute della maggior parte e la precaria condizione economica e morale del nucleo familiare privo della madre e della sposa, postulano inderogabilmente la necessità del rientro nella sede d'origine delle operaie sopra menzionate. (2442)

IMPERIALE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se in conseguenza del trasferimento del bacino militare G.O.8 dal porto di Brindisi ad altro della Sicilia, nel quadro del programma di riordinamento dei porti e delle loro dotazioni, non ritenga indispensabile assegnare *in loco* un bacino galleggiante non militare di carenaggio, onde non pregiudicare ulteriormente la precaria situazione delle imprese marittime di Brindisi, che sono impegnate a doverosamente assolvere al potenziamento dell'attività portuale, in conseguenza del sempre maggiore sviluppo del settore industriale della città e del suo retroterra. (2443)

IMPERIALE, IPPAZIO, ALBA E DAL-  
L'ARMELLINA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se per l'avvenire intenda modificare la circolare ministeriale riguardante le assegnazioni provvisorie nelle scuole elementari, nell'ambito della provincia.

Si verifica, infatti, attualmente che ogni anno, dopo le assegnazioni effettuate in base alla graduatoria, molte insegnanti con a carico numerosa prole, molto spesso di tenera età, pur in testa alla graduatoria, vengono inviate ad insegnare a distanza di decine di chilometri dalla loro residenza.

Questo fatto costringe le interessate a trascurare il proprio dovere di madri, mentre poi i posti che residuano nel comune dopo il

31 agosto, vengono concessi agli insegnanti supplenti, quasi sempre di giovane età, spessissimo senza carico e responsabilità di famiglia.

Qualora non dovesse essere possibile apportare modifiche alla circolare, si rende indispensabile conferire al provveditore gli studi il necessario potere discrezionale, per poter, di volta in volta, valutando opportunamente ogni caso, assegnare alle insegnanti nelle condizioni sopra descritte una sede provvisoria nel comune di residenza.

Questa possibilità darebbe alle benemerite insegnanti madri la tranquillità necessaria per svolgere con maggiore zelo la loro già feconda opera di educatrici. (2444)

DI MAURO LUIGI E SPECIALE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere per porre fine alle illegalità e prepotenze del collocatore comunale di Val-lungia (Caltanissetta) il quale:

a) non fa funzionare la commissione comunale per il collocamento ed effettua personalmente le variazioni di qualifica con criteri del tutto faziosi;

b) invia al lavoro, iscrive o cancella dagli elenchi anagrafici (l'apposita commissione di fatto non assolve ai propri compiti) solo i lavoratori che sottostanno alle sue imposizioni, non tenendo in alcun conto le leggi ed i diritti dei lavoratori. (2445)

DI MAURO LUIGI E SPECIALE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere:

a) se è a conoscenza del fatto che il compartimento ferroviario di Palermo tiene un proprio dipendente autista (con relativa auto) a disposizione di un parlamentare democratico cristiano;

b) se sappia quanto è stato speso dalla amministrazione ferroviaria, dal marzo ad oggi, per diarie e rimborso spese al predetto autista (Musso Tommaso).

Per conoscere, in relazione a quanto sopra, quali provvedimenti intenda adottare ed in particolare se non ritenga doveroso addebitare le spese predette al dirigente che ha autorizzato tale inusitato utilizzo del personale e del denaro dell'amministrazione ferroviaria. (2446)

REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga ispirato ad equanimità l'adeguamento delle disposizioni di che alla circolare del

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

23 settembre 1963, n. 298, a quelle della circolare del 27 giugno 1963, n. 198, aventi, e l'una e l'altra circolare, lo stesso oggetto « assegnazione provvisoria per allattamento », tanto più che nella prima delle circolari citate si fa esplicito riferimento a « particolari situazioni già considerate nell'ordine della scuola elementare », mentre, in realtà, secondo recenti interpretazioni di uffici periferici, non si può dar luogo ad assegnazione provvisoria per allattamento se non nel caso in cui la maternità ha avuto luogo in data anteriore al 10 ottobre 1963. (2447)

REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno procedere allo sdoppiamento dell'istituto tecnico commerciale « Pezzullo » di Cosenza, così come l'amministrazione centrale, atteso l'enorme numero di iscritti e le varie sezioni staccate, da anni è andata sollecitando, dopo che l'Amministrazione provinciale con notevole e lodevole sacrificio ha finalmente approntate 42 aule prefabbricate allo specifico fine. (2448)

PEZZINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali ostacoli si frappongano all'approvazione, da parte dei competenti organi del suo ministero, delle delibere n. 2 del 19 gennaio 1963, n. 43 del 2 maggio 1963, n. 51 del 25 giugno 1963, n. 55, 56, 57 58 e 59 del 28 giugno 1963, tutte adottate dall'istituto statale per geometri « G.B. Vaccarini » di Catania e da tempo regolarmente trasmesse al Ministero.

Poiché tali delibere concernono l'acquisto di indispensabile e urgente materiale didattico, la indisponibilità del quale pregiudica gravemente l'andamento delle lezioni e il funzionamento dell'istituto, l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro interrogato non ritenga di dover disporre per la loro immediata approvazione. (2449)

DI MAURO LUIGI. — *Ai Ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza che la società Montecatini, nella miniera di sali potassici Bosco (San Cataldo-Serradifalco):

a) sta licenziando tutti gli operai che in conseguenza di infortuni sul lavoro hanno subito una riduzione della capacità lavorativa;

b) minaccia, attua persecuzioni, licenzia i lavoratori che reclamano i propri diritti o che frequentano le sedi di organizzazioni sindacali o politiche;

c) ha istituito un proprio corpo di guardia, che opera all'interno dell'azienda con metodi tipicamente mafiosi ed anche fuori di essa (interviene per sciogliere assemblee di lavoratori fuori del recinto dell'azienda; svolge, in paese, l'attività di controllo dei lavoratori);

d) impedisce agli enti di patronato di svolgere la propria attività (autorizzata dalle leggi), sostenendo che tale compiuto nella miniera Bosco può essere svolto solo dall'O.N. A.R.M.O. da essa Montecatini autorizzato;

per conoscere quali provvedimenti urgenti intendano adottare per porre fine a questo intollerabile regime istaurato dalla società Montecatini nella miniera Bosco, che priva i lavoratori dei diritti e delle libertà sanciti dai contratti di lavoro, dalle leggi e dalla costituzione. (2450)

BIGNARDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere con urgenza se risponda al vero il fatto segnalato da una agenzia di stampa, secondo cui i soccorsi inviati dal Governo per i sinistrati del Vajont sarebbero stati fermati da un segretario comunale iscritto al Partito comunista italiano onde dare la precedenza ai soccorsi inviati dal Partito comunista italiano, attuando — ove il fatto risulti accertato — una indegna manovra di speculazione propagandistica sul dolore e sui lutti di un grande disastro nazionale. (2451)

PEZZINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se sia informato che presso il Consolato generale d'Italia a Ginevra si distribuisce gratuitamente ai lavoratori italiani colà emigrati il giornale *Italgente*, che nella *manchette* di prima pagina del suo numero del 9 settembre 1963 reca la pubblicità della « Unione delle Banche svizzere » e nell'articolo di fondo dello stesso numero prende aperta posizione a favore delle recenti espulsioni di lavoratori italiani dal territorio della Repubblica elvetica, concludendo minacciosamente con la frase: « Ora, dopo gli ultimi avvenimenti, speriamo che tutti abbiano capito ».

L'interrogante chiede inoltre di conoscere:

1) chi paga per la stampa di tale giornale;

2) se il Consolato italiano di Ginevra, che dovrebbe istituzionalmente prendere le parti dei lavoratori italiani emigrati e aiutarli ad affrontare le difficoltà della vita dell'emigrazione (gran parte delle quali derivano dall'egoismo del padronato locale) è stato autorizzato a prestarsi a diffondere il giornale

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

citato, che è apertamente un portavoce del padronato svizzero;

3) se non consideri urgente impartire, comunque, disposizioni al Consolato stesso, nel senso di sospendere immediatamente la diffusione del giornale, dato che essa giustamente suscita la più viva indignazione tra i lavoratori italiani residenti nel Cantone di Ginevra. (2452)

AVOLIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza della assurda situazione nella quale sono venuti a trovarsi gli assegnatari a locazione degli alloggi amministrati dall'I.N.C.I.S., del rione I.N.A.-Casa Pendio-Agnano (Napoli), i quali, dopo sette anni di silenzio da parte dell'amministrazione I.N.C.I.S., improvvisamente si son visti recapitare delle citazioni di comparizione in giudizio — da parte del presidente dell'I.N.C.I.S. — per rispondere di « morosità » di pigioni scadute e non pagate, quando dalle ricevute in loro possesso risulta che i canoni di fitto e le quote servizi sono state sempre regolarmente pagati.

L'interrogante precisa che l'amministrazione I.N.C.I.S., ripetutamente sollecitata dagli assegnatari a motivare le ragioni delle sue pretese non ha dato alcuna risposta in merito, anzi, quando l'amministrazione ha convocato gli assegnatari, le ricevute in possesso degli stessi hanno dimostrato l'infondatezza delle pretese.

L'interrogante, pertanto, considerando l'evidente abuso di potere dell'I.N.C.I.S., che minaccia — senza fondate ragioni — lo sfratto in massa degli assegnatari, che hanno sempre e regolarmente adempiuto agli obblighi contrattuali, chiede di conoscere quali immediate misure e provvedimenti intende adottare il Ministro per eliminare ogni ingiustizia e riportare la serenità in tante famiglie operaie. (2453)

MARRAS e BERLINGUER LUIGI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali sono state le conclusioni tecniche del recente sopralluogo effettuato dall'ispettore generale dell'A.N.A.S. ingegner Rota in ordine alle modifiche da apportare al percorso in provincia di Sassari della strada statale n. 131 (Carlo Felice), durante i lavori per la sua trasformazione in superstrada.

In particolare si chiede di conoscere se i progetti allo studio prevedono l'eliminazione delle pericolose curve nelle zone di Cumbessos (Bonorva) e Codrongianus, e un nuovo trac-

ciato d'ingresso a Sassari diverso da quello attuale che si svolge lungo i tornanti di Scala di Gioca. (2454)

MARRAS. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se intende intervenire presso l'A.N.A.S. onde sollecitare la sistemazione e la bitumatura del tratto della statale n. 292 (nord occidentale sarda) che si svolge in provincia di Sassari: Villanova Monteleone-Padria e Padria-Ponte di Badu Crabolu, all'inizio della provincia di Nuoro. L'uno e l'altro tratto sono attualmente in pieno dissesto, comportando gravissime difficoltà nei collegamenti tra le zone del Logudoro e della Planargia per un verso, e per l'altro verso tra Logudoro e l'importante centro di Alghero ove fanno capo i comuni di quella zona per numerosi servizi, quali l'I.N.A.M. e altri. (2455)

ALPINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se sia a conoscenza:

1) del voto espresso a conclusione del V Convegno nazionale di studi sui problemi del riso, tenutosi a Vercelli il 20-21 settembre 1963, perché sia fatto « un attento esame dell'andamento dei costi di produzione » del settore risicolo e perché sia affidata al prezzo la « remuneratività della produzione »;

2) del voto pure espresso per « un effettivo miglioramento dei redditi agricoli » e delle dichiarazioni, fatte nella stessa sede anche da un rappresentante del Governo, per « una politica volta a una perequazione reddituale tra i diversi settori economici »;

3) del fatto che per intanto, mentre il prezzo base ufficiale è stato fissato a lire 6.300, l'ufficio studi dell'Ente risi avrebbe calcolato il costo unitario di produzione del risone in lire 6.840 al quintale.

Si chiede di conoscere se e cosa intenda fare il Governo, dopo anni e anni di continuo e forzato aumento dei costi e di stazionarietà dei prezzi, per evitare l'aggravarsi di una situazione di squilibrio economico del settore risicolo, particolarmente scoraggiante e dannosa nell'attuale fase di ristrutturazione del settore medesimo. (2456)

MAGNO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non ritenga di doversi interessare affinché nella zona San Giusto, dell'agro di Lucera (Foggia), nelle vicinanze dei poderi 41, 42 e 25, siano eseguite

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

le opere di risanamento idraulico occorrenti per eliminare l'inconveniente di continui e dannosi allagamenti che ancora si verificano.

(2457)

ALPINO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se e quali misure e programmi di ulteriori lavori si intendano disporre per normalizzare il funzionamento e potenziare la capacità della stazione ferroviaria di Domodossola, argomento già oggetto di altra dettagliata interrogazione in data 4 maggio 1960.

Quanto sopra si chiede in rapporto ai dati seguenti:

1) dalla primavera scorsa, probabilmente anche a causa dell'incentivo ad importare costituito dalle riduzioni doganali decise dal governo, il traffico merci ha denunciato un ingorgo quasi costante, cui si è purtroppo ovviato con drastiche e prolungate sospensioni di accettazione dei trasporti da parte svizzera (per le provenienze dalla Germania, Francia e paesi nordici attraverso Basilea) e anche da parte italiana (per le merci dirette all'estero) in più riprese e talora per durata pari quasi a un mese;

2) i lavori completati nel 1962, che secondo la versione ufficiale avrebbero contemplato lo sviluppo del traffico fino al 1970, sono già insufficienti per oggi, costituendo solo un rabberciamento del vecchio scalo, mentre la soluzione razionale e adeguata sta nella costruzione di un nuovo scalo merci, separato e destinato al traffico d'importazione;

3) il ritardo di quella razionale e adeguata sistemazione di Domodossola frustrerebbe il progetto svizzero di accrescere la capacità di formazione dei treni specialmente potenziando la stazione di smistamento di Basilea, mentre allontanerebbe la considerazione, già prospettata, di un rafforzamento della linea del Loetschberg, da Berna a Briga. (2458)

MARRAS E PIRASTU. — *Ai Ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere i risultati del recente sopralluogo fatto dal presidente della Finmare e dal direttore generale della Tirrenia a Portotorres in ordine ai problemi insorti dalla insufficienza delle comunicazioni con Genova.

Risultando dagli ultimi dati ufficiali pubblicati dalla Tirrenia che questa linea è destinata a diventare la più importante nel sistema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e il continente, si chiede di sapere quali mi-

sure si intendano adottare per il periodo natalizio e quali altre siano allo studio per consentire al servizio di corrispondere alle esigenze più immediate e a quelle future. (2459)

MARRAS E PIRASTU. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quali misure sono previste onde potenziare — tra l'isola Maddalena e Palau — il servizio traghetto che continua a svolgersi con un solo mezzo, nonostante negli ultimi anni il movimento di passeggeri e automezzi si sia quasi triplicato.

E per sapere se, in considerazione del prevedibile incremento che ancor ci sarà su questa linea, soprattutto per il grande successo turistico che l'isola de La Maddalena sta riscontrando, non ritenga di autorizzare la Tirrenia a disporre sin dalla prossima primavera l'uso di due navi traghetto. (2460)

BRANDI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per conoscere se ritengano rituale l'approvazione della deliberazione n. 260 del 19 agosto 1963 da parte della maggioranza del Consiglio di amministrazione della cassa mutua malattia provinciale fra gli artigiani di Salerno e da parte della Federmutue artigiani, con la quale è stato nominato medico fiduciario della zona di Sapri il dottore Nuzzo Vincenzo, senza che avesse presentato, tempestivamente e preventivamente, il certificato di residenza — certificato rilasciato in data 26 agosto 1963 dal comune di Sapri — quando risulta notorio che il dottor Nuzzo non ha ancora residenza stabile in detto comune, ma l'obbligo di residenza nel comune di Vivonati, nella sua qualità di medico condotto, e quali provvedimenti intendano adottare per l'accertamento della verità e delle relative responsabilità per il rispetto dei principi di correttezza e di obiettività in tema di nomine da parte di un ente pubblico. (2461)

BRANDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se, in vista del rinnovo del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (C.N.E.L.), vogliano disporre affinché siano chieste le designazioni dei rappresentanti delle imprese industriali anche alla Confederazione nazionale della piccola e media industria (CONFAPI), in modo che sia garantita, nella prossima composizione del Consiglio, la rappresentanza della piccole e media industria dall'unica organizzazione sindacale autonoma ed indipendente della categoria delle imprese minori. (2462)

AVOLIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza della situazione di grave disagio in cui sono costretti a lavorare i 600 dipendenti delle Officine ferroviarie di Granili (Napoli).

Il pessimo stato in cui si trovano quasi tutti gli impianti e in specie alcuni capannoni, ha, tra l'altro, costretto i lavoratori ad effettuare — nei giorni scorsi — uno sciopero.

L'interrogante segnala che la manifestazione di protesta, contro l'atteggiamento superficiale dei dirigenti locali, è stata effettuata da tutti i 600 lavoratori: ciò sta a dimostrare l'urgenza di provvedimenti, che sono stati già indicati in modo preciso dalla commissione interna.

In tutti i reparti « carrelli », « lotti », « automotrici », « falegnameria », « torneria ruote » i disagi già notevoli si sono aggravati, infatti, a causa delle piogge autunnali e non consentono ulteriori dilazioni.

Alcuni esempi: l'acqua arriva in alcuni reparti a 10 centimetri dopo le piogge; il lavaggio delle vetture (30-40 al mese) avviene quasi sempre allo scoperto; i manovali addetti alla circolazione sono costretti a trascinare carrellini a mano del peso di 180 chilogrammi, caricati di 4-5 quintali di materiale; l'acqua che scorre dai fontanini è inquinata; il carrello trasportatore delle vetture è rimasto fermo, per difetti di costruzione, per quasi due settimane; i locali adibiti a gabinetti di decenza sono in uno stato indescrivibile.

Di fronte a tale situazione, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti intenda con urgenza adottare il Ministro per eliminare gli inconvenienti denunciati e, in particolare, se intenda accogliere la richiesta avanzata dal personale di una commissione di inchiesta sull'intera funzionalità dello stabilimento. (2463)

DE CAPUA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se sia informato che spesso nel comune di Bisceglie (Bari) scarseggiano i fogli bollati e le marche da bollo: il che costringe i professionisti — e in questi giorni

anche gli studenti che devono provvedere a iscriversi nelle scuole — a recarsi sino a Trani.

In conseguenza domanda che si provveda ad eliminare il disservizio che provoca spese ingiustificate e perdita di tempo per tanti cittadini. (2464)

DE CAPUA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali siano stati i danni sofferti dalle campagne del comune di Palo del Colle (Bari) nei giorni 11 e 12 ottobre, a causa dello straripamento del Lamosinata: e quali i provvedimenti disposti o che intenda disporre per il ripristino delle colture. (2465)

CRUCIANI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che ostano a che agli insegnanti di educazione fisica, riassunti in ruolo in base all'articolo 15 e all'articolo 21 della legge 7 febbraio 1958, n. 88, venga riconosciuto il servizio di ruolo prestato anteriormente alla immissione nel ruolo speciale transitorio ai sensi del regio decreto-legge 27 novembre 1924, n. 2367. (2466)

DE MARZI, ARMANI, BALDI, FRANZO, HELFER, PUCCI ERNESTO E PREARO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se corrispondano al vero le notizie comparse su alcuni giornali, secondo le quali nostri notevoli quantitativi di frumento sarebbero stati venduti all'Ungheria e ad altri paesi orientali a prezzi inferiori alle tremila lire il quintale, mettendo a rumore l'ambiente agricolo, che avrebbe preferito che tale frumento, a basso prezzo, fosse invece immesso logicamente sul mercato interno, destinandolo, previa denaturazione, al consumo zootecnico, facendo quella politica mangimistica indispensabile al settore, in quanto proprio nel settore dell'alimentazione del bestiame noi ci troviamo in notevole difficoltà sul mercato internazionale. (2467)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

**Tabelle allegate al discorso del Ministro Russo  
sul bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni**

*Situazione del personale amministrato dalla Direzione centrale per il personale.*

CATEGORIE DI PERSONALE	Tabelle organiche	Presenti al 1° settembre 1963
Personale carriera direttiva . . . . .	1.651	1.271
Personale carriera di concetto . . . . .	4.745	4.459
Personale carriera esecutiva . . . . .	27.734	25.761
Personale dell'ex governo militare alleato di Trieste (legge 22 dicembre 1960, n. 1600) . . . . .	41	39
Impiegati avventizi . . . . .	—	658
Totale personale impiegatizio di ruolo e fuori ruolo . . .	34.171	32.188
Personale carriera ausiliaria . . . . .	40.800	36.907
Agenti avventizi . . . . .	—	14
Totale personale ausiliario di ruolo e fuori ruolo . . .	40.800	36.921
TOTALE PERSONALE RUOLO E FUORI RUOLO . . .	74.971	69.109
Impiegati straordinari . . . . .	—	7
Agenti straordinari . . . . .	—	2.321
Salariati ed operai . . . . .	760	2.543
Fattorini telegrafici addetti al recapito telegrammi ed espressi .	—	13
TOTALE PERSONALE AMMINISTRATO DALLA DIREZIONE CENTRALE PERSONALE . . . . .	75.731	(a) 73.993

(a) A tale somma vanno aggiunti n. 1.272 incaricati vincolati da obbligazione personale e n. 7 guardapprodi.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Situazione del personale amministrato dalla Direzione centrale per gli Uffici locali e le Agenzie postelegrafoniche.*

Posti risultanti al 31 marzo 1963 anteriormente all'entrata in vigore della legge 2 marzo 1963, n. 307		Posti risultanti alla data del 1° aprile 1963 in applicazione della legge 2 marzo 1963, n. 307		Personale presente alla data del 1° settembre 1963 (c)	
CATEGORIE	Numero	CATEGORIE	Numero	CATEGORIE	Numero
Posti di direttore di ufficio locale . . .	6.923	Posti di direttore di ufficio locale . . .	12.223	Direttori di uffici locali.	4.945
Titolari di agenzia po- stelegrafonica . . .	5.300			Titolari di agenzia po- stelegrafonica . . .	3.341
<b>TOTALE . . .</b>	<b>12.223</b>	<b>TOTALE . . .</b>	<b>12.223</b>	Ufficiali reggenti U. L. e Agenzie postelegra- foniche . . . . .	2.357
				<b>TOTALE . . .</b>	<b>10.643</b>
Assegno ufficiali A. N.	20.836	Personale carriera ese- cutiva degli ufficiali degli uffici locali . .	21.836	Ufficiali A. N. . . . .	24.073
Scorta 16 per cento (a).	4.439	Scorta 16 per cento (a).	5.450	Ufficiali provvisori e giornalieri . . . . .	1.846
<b>TOTALE . . .</b>	<b>25.275</b>	<b>TOTALE . . .</b>	<b>27.286</b>	Coadiutori reggenti di agenzie postelegrafo- niche . . . . .	1.728
				<b>TOTALE . . .</b>	<b>27.647</b>
Ricevitori . . . . .	1.002	Posti carriera ausiliaria degli uffici locali (2).	20.907	Ricevitori . . . . .	985
Portalettere . . . . .	16.433	Scorta. . . . .	1.800	Portalettere . . . . .	16.651
Portalettere interni (A-B) . . . . .	406			Procaccia di ruolo . .	1.337
Procaccia . . . . .	1.355	<b>TOTALE . . .</b>	<b>22.707</b>	<b>TOTALE . . .</b>	<b>18.973</b>
Fattorini . . . . .	892			<b>TOTALI GENERALI . .</b>	<b>57.263</b>
<b>TOTALE . . .</b>	<b>20.088</b>	<b>TOTALI GENERALI . .</b>	<b>62.216</b>		
<b>TOTALI GENERALI . .</b>	<b>57.586</b>				

(a) La scorta è determinata sul totale derivante dalla somma dell'assegno ufficiali, dei posti di direttore e di titolare.

(b) Compresi n. 850 posti di portalettere interni per gli uffici di gruppo A-B-C.

(c) In corso d'inquadramento.

*Traffico aereopostale in partenza dall'Italia espresso in tonnellate.*

ESERCIZIO FINANZIARIO	Interno	Europa	Extraeuropa	Totale	Aumento per- centuale (a)
1957-58 . . . . .	839	450	507	1.796	—
1958-59 . . . . .	1.005	524	587	2.116	17,82
1959-60 . . . . .	1.115	625	713	2.453	36,58
1960-61 . . . . .	1.212	778	848	2.838	58,02
1961-62 . . . . .	789	647	931	2.367	31,79
1962-63 (dati provvisori) . . . . .	730	704	1.045	2.479	38,02

(a) La percentuale di aumento si è ricavata prendendo come base 100 l'esercizio 1957-58.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Parco automobilistico.*

	Numero automezzi	Chilometri percorsi	Carburante lire	Lubrificante chilogrammi
Al 30 giugno 1961 . . . . .	1.938	28.760.097	3.566.733	71.946
Al 30 giugno 1962 . . . . .	2.148	32.557.507	3.858.170	73.002
Al 30 giugno 1963 (dati provvisori) . . . . .	2.352	33.150.000	3.921.000	75.200

*Movimento - Trasporti - Automezzi.*

SERVIZI VIAGGIANTI	ESERCIZIO 1960-61		ESERCIZIO 1961-62		ESERCIZIO 1962-63 (dati provvisori)	
	Numero	Chilometri	Numero	Chilometri	Numero	Chilometri
Ambulanti . . . . .	217	66.807	225	65.253	224	64.311
Natanti. . . . .	6 (a)	1.028	6 (a)	1.028	6 (a)	1.028
Messaggeri . . . . .	1.155	280.000	1.250	290.000	1.157	261.622

(a) Miglia marine.

SERVIZI TRASPORTI	ESERCIZIO 1960-61	ESERCIZIO 1961-62	ESERCIZIO 1962-63 (dati provvisori)
A trazione ippica urbani ed interurbani . . . . .	13	12	12
Pedonali, con carretta e con bicicletta . . . . .	3.221	2.020	2.020
A trazione meccanica urbani e interurbani . . . . .	3.738	3.740	3.790

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Movimento dei vaglia emessi e pagati negli esercizi dal 1957-58 al 1962-63  
con riferimento ai dati dell'esercizio 1938-39.*

(Importo in migliaia di lire).

ESERCIZI FINANZIARI	ORDINARI		TELEGRAFICI		SERVIZIO		INTERNAZIONALI		TOTALE	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
<i>Emessi:</i>										
1938-39 . . .	17.333.564	1.482.402	1.091.650	298.870	4.519.376	14.116.255	248.174	14.608	23.192.764	15.912.135
1957-58 . . .	17.010.549	152.812.640	2.203.998	55.865.578	846.921	187.168.147	50.159	600.405	20.111.627	396.446.770
1958-59 . . .	16.479.007	165.337.133	1.973.864	58.379.276	808.448	191.778.339	73.077	1.021.557	19.334.396	416.516.305
1959-60 . . .	16.712.160	178.927.052	2.061.543	63.541.069	801.629	209.446.248	112.268	1.647.896	19.687.600	433.562.265
1960-61 . . .	16.891.701	192.176.457	2.257.011	71.521.743	803.051	238.559.939	154.419	2.390.211	20.106.182	504.648.350
1961-62 . . .	17.248.400	214.863.321	2.547.018	84.530.526	791.583	216.917.501	188.584	3.318.917	20.775.585	519.630.255
1962-63 (a) . .	17.704.000	243.616.761	2.831.000	102.006.794	733.000	425.194.920	217.000	4.954.340	21.487.000	775.772.815
<i>Pagati:</i>										
1938-39 . . .	18.464.933	1.954.687	1.227.358	416.362	4.414.246	14.418.816	598.835	88.663	24.705.372	16.878.528
1957-58 . . .	16.786.481	152.412.562	2.172.925	55.757.817	833.945	183.517.721	1.828.243	47.298.968	21.621.594	438.987.068
1958-59 . . .	16.110.357	164.054.876	1.978.764	58.169.285	795.117	195.290.966	1.946.477	52.836.131	20.830.715	470.351.258
1959-60 . . .	16.500.285	178.438.775	2.048.394	63.533.142	795.839	207.940.824	1.917.774	51.780.070	21.262.292	501.692.811
1960-61 . . .	16.601.556	191.670.329	2.219.678	71.416.737	812.947	239.770.646	2.567.440	85.300.282	22.201.621	588.157.994
1961-62 . . .	16.937.349	213.425.455	2.573.284	84.274.350	808.113	215.429.760	3.292.873	133.963.041	23.611.619	647.092.606
1962-63 (a) . .	17.437.000	242.350.939	2.797.000	101.708.186	736.000	425.228.453	3.724.000	165.564.597	24.244.000	934.852.175

(a) Dati provvisori

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Libretti e buoni postali fruttiferi.*  
(Importo in migliaia di lire).

ESERCIZI	RISPARMIO A LIBRETTO		BUONI POSTALI FRUTTIFERI		TOTALE	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
<i>Depositi.</i>						
1957-58. . . . .	2.837.105	152.055.167	4.664.359	217.248.708	7.501.464	369.303.875
1958-59. . . . .	3.240.087	179.336.799	5.198.895	246.904.004	8.438.982	426.240.803
1959-60. . . . .	3.175.419	196.206.091	5.044.878	272.413.269	8.220.297	468.619.360
1960-61. . . . .	3.360.158	225.624.696	5.351.835	307.381.715	8.711.993	533.006.411
1961-62. . . . .	3.734.818	276.765.017	5.807.795	355.616.199	9.542.613	632.381.216
1962-63 (dati provvisori) . . . . .	4.202.387	356.903.000	6.149.159	407.649.000	10.351.546	764.552.000
<i>Rimborsi.</i>						
1957-58. . . . .	2.249.160	125.539.308	5.618.013	193.726.335	7.867.173	319.265.643
1958-59. . . . .	2.415.708	145.876.964	5.405.685	191.967.986	7.821.393	337.844.950
1959-60. . . . .	2.409.741	181.032.869	5.074.523	195.901.091	7.484.264	356.933.960
1960-61. . . . .	2.425.506	181.413.951	5.161.391	217.825.568	7.586.897	399.239.519
1961-62. . . . .	2.527.630	210.062.957	5.194.259	239.088.596	7.721.889	449.151.553
1962-63 (dati provvisori) . . . . .	2.595.850	258.305.000	5.439.158	278.244.000	8.035.000	536.549.000

Libretti in corso			Buoni in corso		
Al 30 giugno 1958 . . . . .	N.	7.097.488	Al 30 giugno 1958 . . . . .	N.	44.643.412
» » » 1959 . . . . .	»	7.352.482	» » » 1959 . . . . .	»	44.437.271
» » » 1960 . . . . .	»	7.567.843	» » » 1960 . . . . .	»	44.403.524
» » » 1961 . . . . .	»	7.706.120	» » » 1961 . . . . .	»	44.593.968
» » » 1962 . . . . .	»	7.957.378	» » » 1962 . . . . .	»	45.207.504
» » » 1963 (dati provvisori) . . . . .	»	8.369.114	» » » 1963 (dati provvisori) . . . . .	»	45.909.025

*Credito dei depositanti.*  
(Migliaia di lire).

	Risparmio a libretto	Buoni postali fruttiferi	Totale
Al 30 giugno 1958 . . . . .	230.850.295	1.361.167.249	1.592.017.544
» » » 1959 . . . . .	270.031.344	1.474.588.570	1.744.619.914
» » » 1960 . . . . .	311.599.868	1.614.116.738	1.925.716.606
» » » 1961 . . . . .	363.195.221	1.772.024.075	2.135.219.296
» » » 1962 . . . . .	438.620.192	1.963.121.879	2.401.742.071
» » » 1963 (dati provvisori) . . . . .	547.829.000	2.174.194.000	2.722.023.000

N.B. — Gli interessi capitalizzati sono quelli maturati alla fine dell'anno solare precedente.

*Vaglia a taglio fisso.*

ESERCIZI	VAGLIA EMESSI		VAGLIA PAGATI	
	Numero	Importo	Numero	Importo
1960-61 . . . . .	112.414	326.937.500	111.735	324.619.500
1961-62 . . . . .	91.650	271.702.500	90.099	268.878.000
1962-63 (dati provvisori) . . . . .	74.000	221.715.000	69.000	219.757.000

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Libretti di risparmio e buoni postali fruttiferi.*

ESERCIZIO 1960-61.

*Buoni postali fruttiferi:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	89,6	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	68,3	
			<u>157,9</u>

*Risparmio a libretto:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	44,2	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	7,4	
			<u>51,6</u>
			<u><u>209,5</u></u>

ESERCIZIO 1961-62

*Buoni postali fruttiferi:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	116,5	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	74,6	
			<u>191,1</u>

*Risparmio a libretto:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	66,7	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	8,7	
			<u>75,4</u>
			<u><u>266,5</u></u>

Previsione esercizio 1962-63 calcolata in base ai dati relativi ai primi sei mesi dell'esercizio stesso:

*Buoni postali fruttiferi:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	128,2	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	81,6	
			<u>209,8</u>

*Risparmio a libretto:*

Eccedenza dei depositi sui rimborsi: . . . . .	miliardi	106,4	
Interessi capitalizzati: . . . . .	»	10,6	
			<u>117,0</u>
			<u><u>326,8</u></u>

Incrementi effettivi per apporto di nuovi capitali (eccedenza depositi su rimborsi):

*Esercizio 1960-61:*

Buoni postali fruttiferi . . . . .	miliardi	89,6	
Libretti . . . . .	»	44,2	
			<u>133,8</u>

*Esercizio 1961-62:*

Buoni postali fruttiferi . . . . .	miliardi	116,5	+	miliardi	26,9	+	30,02 per cento
Libretti . . . . .	»	66,7	+	»	22,5	+	50,90 per cento
		<u>183,2</u>			<u>49,4</u>	+	<u>36,92 per cento</u>

*Esercizio 1962-63 (previsione):*

Buoni postali fruttiferi . . . . .	miliardi	128,2	+	miliardi	11,7	+	10,04 per cento
Libretti . . . . .	»	106,4	+	»	39,7	+	59,52 per cento
		<u>234,6</u>			<u>51,4</u>	+	<u>28,05 per cento</u>

N.B. — I dati consuntivi dell'esercizio 1962-63 non sono disponibili perché accertabili solo con la chiusura dell'esercizio finanziario.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Movimento dei conti correnti postali dall'esercizio 1957-58 al 1962-63 con riferimento ai dati dell'esercizio 1938-39.*

(Importi in milioni di lire).

ESERCIZIO FINANZIARIO	VERSAMENTI		ASSEGNI		ASSEGNI SPECIALI PENSIONI DI STATO		POSTAGIRO		Numero dei correntisti	Credito dei correntisti
	Numero operazioni	Importo	Numero operazioni	Importo	Numero operazioni	Importo	Numero operazioni	Importo		
1938-39 . . . . .	30.660.400	15.219	5.762.000	15.177	—	—	3.529.900	11.914	140.993	1.215
1957-58 . . . . .	91.687.307	3.170.619	18.897.647	2.737.741	19.403.732	410.333	23.914.404	2.699.970	324.441	329.560
1958-59 . . . . .	97.321.986	3.709.834	19.710.716	3.219.119	19.686.615	464.213	25.533.969	3.023.196	341.706	357.215
1959-60 . . . . .	103.174.772	4.118.054	21.193.822	3.623.548	20.842.819	518.143	29.555.605	3.479.153	353.392	334.678
1960-61 . . . . .	106.687.310	4.609.292	20.473.179	3.971.491	19.638.161	518.367	33.530.899	3.976.640	366.608	454.594
1961-62 . . . . .	110.886.547	5.294.975	21.557.867	4.736.423	21.182.622	577.718	36.003.788	4.567.711	384.938	436.258
1962-63 . . . . . (dati provvisori)	118.205.508	6.527.824	23.589.554	5.595.206	22.242.033	588.915	39.176.989	7.006.709	404.301	773.659

*Aumento percentuale del credito dei depositanti nelle casse di risparmio postali.  
Risparmio a libretto e buoni postali fruttiferi.*

(Migliaia di lire).

	Risparmio a libretto	Percentuale di aumento	Buoni postali fruttiferi	Percentuale di aumento
Credito al 30 giugno 1958 . . . . .	230.850.295		1.361.167.249	
Incremento esercizio 1958-59 . . . . .	39.181.049	16,98	113.421.321	8,31
Credito al 30 giugno 1959 . . . . .	270.031.344		1.474.588.570	
Incremento esercizio 1959-60 . . . . .	41.568.524	15,40	139.528.168	9,46
Credito al 30 giugno 1960 . . . . .	311.599.868		1.614.116.738	
Incremento esercizio 1960-61 . . . . .	51.595.353	16,56	157.907.337	9,78
Credito al 30 giugno 1961 . . . . .	363.195.221		1.772.024.075	
Incremento esercizio 1961-62 . . . . .	75.424.971	20,77	191.097.804	10,78
Credito al 30 giugno 1962 . . . . .	438.620.192		1.963.121.879	
Incremento esercizio 1962-63 (a) . . . . .	109.208.808	24,90	211.072.121	10,75
Credito al 30 giugno 1963 (a) . . . . .	547.829.000		2.174.194.000	

(a) Dati provvisori.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

## Servizi telegrafici statali.

	Situazione al 31 dicem- bre 1945	Situazione al 31 dicem- bre 1958	Situazione al 31 dicem- bre 1959	Situazione al 31 dicem- bre 1960	Situazione al 31 dicem- bre 1961	Situazione al 31 dicem- bre 1962	Situazione al 30 giugno 1963 (dati provvisori)
<i>Linee aeree.</i>							
Palificazione: Sviluppo . . . Km.	39.850	62.155	64.136	62.136	64.224	63.378	62.504
Conduttori: Sviluppo . . . »	222.560	540.182	548.132	539.259	422.842	414.530	403.189
<i>Telegrafia in armonica.</i>							
Sistemi . . . . . N.	—	108	130	149	154	214	255
Canali . . . . . »	—	1.800	1.987	2.497	2.820	3.741	4.200
Sviluppo . . . . . Km.	—	677.000	748.000	999.000	1.123.000	1.454.000	1.610.000
Circuiti realizzati:							
per l'amministrazione . . . . .	—	315	350	395	460	477	(a) 447
per terzi . . . . .	—	321	330	390	418	535	555
<i>Apparati telegrafici in funzione.</i>							
Telestampanti . . . . .	87	3.723	3.723	4.293	4.300	4.694	4.944
Morse . . . . .	16.200	10.820	10.430	9.500	9.000	7.300	6.500

(a) I circuiti realizzati sono diminuiti, in applicazione P. R. T. N. a causa dell'introduzione dell'automazione (sostituiti col *Pubblitex*).

## Servizi telegrafici statali (telegrammi a pagamento accettati negli ultimi otto esercizi).

ESERCIZIO	TELEGRAMMI ACCETTATI A PAGAMENTO			INTROITI
	per l'interno	per l'estero	Totale	
1955-56 . . . . .	32.275.690	1.463.840	33.739.530	10.010.142.942
1956-57 . . . . .	32.740.148	1.588.828	34.328.976	10.757.022.698
1957-58 . . . . .	32.120.156	1.653.626	33.733.782	(a)12.111.144.900
1958-59 . . . . .	30.724.507	1.737.008	32.461.515	13.366.398.998
1959-60 . . . . .	31.136.241	1.850.091	32.986.332	14.067.345.463
1960-61 . . . . .	32.142.770	2.052.236	34.195.006	15.500.000.000
1961-62 . . . . .	33.611.838	2.343.940	35.955.778	20.526.382.310
1962-63 (dati provvisori) . . . . .	36.606.459	2.380.191	38.986.650	21.554.886.267

(a) Maggiore introito determinato dall'aumento delle tariffe (1° ottobre 1957).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Traffico Telex nazionale in minuti primi.*

ANNO	NUMERO MINUTI	MEDIA MENSILE
1956 (10 mesi) . . . . .	213.757	21.375
1957 . . . . .	483.337	40.277
1958 . . . . .	534.162	44.510
1959 . . . . .	718.833	59.902
1960 . . . . .	826.657	68.888
1961 . . . . .	1.958.230	163.185
1962 . . . . .	2.306.840	192.236
1963 (fino al 30 giugno) (dati provvisori) . . . . .	2.291.156	381.859

*Traffico Telex internazionale in minuti primi.*

ANNO	NUMERO MINUTI	MEDIA MENSILE
1956 (9 mesi) . . . . .	141.503	15.722
1957 . . . . .	1.303.591	108.732
1958 . . . . .	1.738.934	144.910
1959 . . . . .	2.694.181	224.515
1960 . . . . .	3.630.947	302.578
1961 . . . . .	2.207.267	183.938
1962 . . . . .	5.334.823	(a) 444.568
1963 (fino al 30 giugno 1963) (dati provvisori) . . . . .	5.054.468	(a) 842.411

(a) Traffico entrante più traffico uscente.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Radiotelegrammi e conversazioni radiotelefoniche tra punti fissi scambiati durante il 1962 e il 1° semestre 1963.*

STAZIONI RADIOTELEFONICHE	1962						1° semestre 1963					
	RADIOTELEGRAMMI			CONVERSAZIONI RADIOTELEFONICHE			RADIOTELEGRAMMI			CONVERSAZIONI RADIOTELEFONICHE		
	Tras- smessi	Rice- vuti	Totali	Tras- messe	Rice- vute	Totali	Tras- smessi	Rice- vuti	Totali	Tras- messe	Rice- vute	Totali
Cagliari con Messina (a)	27.951	16.207	44.158	—	—	—	9.931	6.810	16.741	—	—	—
Genova con Cagliari . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno con le isole To- scane . . . . .	4.780	3.807	8.587	1.999	4.952	6.951	3.146	3.579	6.725	1.128	2.417	3.545
Napoli con le Isole Pon- ziane . . . . .	—	19	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo con le isole Ega- di e Ustica (b) . . . .	14.338	16.126	30.464	558	840	1.398	7.548	16.716	24.264	873	1.680	2.553
Trapani con le isole Ega- di e Pelagie . . . . .	13.588	13.501	27.089	3.015	3.803	6.818	5.746	6.432	12.178	1.064	1.689	2.753
Messina con le isole Egadi e Eolie (c) . . . . .	7.828	4.669	12.497	484	1.174	1.658	8.490	12.113	20.603	461	727	1.188
TOTALI . . . . .	68.485	54.329	122.814	6.056	10.769	16.825	34.861	45.650	80.511	3.526	6.513	10.039

(a) Servizio R. T. F. non attivato; collegamento radiotelegrafico disattivato il 7 marzo 1959 e tenuto di scorta a quelli attivati su cavo sottomarino.

(b) Attivato cavo sottomarino tra Levanzo, Marettimo con Palermo e Trapani in data 24 aprile 1963 (collegamento radio di scorta).

(c) Attivato cavo sottomarino tra Filicudi e S. M. Salina, in data 11 luglio 1963.

*Radiotelegrammi scambiati dai centri e dalle stazioni radiopostelegrafiche con i piroscafi in navigazione.*

CENTRO O STAZIONE RADIO POSTELEGRA- FONICA	1961			1962			1963 (al 30 giugno)		
	Trasmessi	Ricevuti	Totale	Trasmessi	Ricevuti	Totale	Trasmessi	Ricevuti	Totale
Ancona . . . . .	178	1.402	1.580	134	1.285	1.419	65	590	655
Bari . . . . .	241	1.130	1.371	219	975	1.419	371	620	991
Cagliari . . . . .	316	2.998	3.314	215	3.050	3.265	150	2.219	2.369
Civitavecchia . . . .	164	925	1.089	130	1.330	1.460	64	797	861
Crotone . . . . .	416	2.736	3.152	366	2.367	2.733	172	1.392	1.564
Genova . . . . .	34.206	77.977	112.183	35.633	83.012	118.645	17.892	48.192	66.044
Livorno . . . . .	122	920	1.042	187	977	1.167	777	473	1.250
Messina . . . . .	112	1.493	1.605	157	1.703	1.860	546	986	1.532
Napoli . . . . .	5.688	17.655	23.343	5.872	16.158	22.030	3.012	11.522	14.534
Palermo . . . . .	34	511	545	49	663	712	408	262	670
Roma . . . . .	42.403	98.724	141.127	44.617	99.472	144.089	25.407	99.661	125.068
Trieste . . . . .	7.683	27.456	35.139	7.720	29.442	37.162	4.690	20.065	24.755
Venezia . . . . .	28	299	327	84	512	596	49	246	295
TOTALI . . . . .	91.591	234.226	325.817	95.383	240.946	336.329	53.603	186.985	240.588

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Numero conversazioni radiotelefoniche tra le stazioni costiere e i piroscafi in navigazione.*

STAZIONI COSTIERE	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963 1° semestre
Genova . . . . .	4.755	4.448	4.500	5.302	5.657	6.972	3.811
Livorno . . . . .	1.486	1.934	1.985	2.575	3.182	3.731	2.029
Napoli . . . . .	1.618	1.642	1.875	2.503	3.116	3.481	1.596
Palermo . . . . .	495	511	576	683	985	1.130	626
Crotone . . . . .	628	581	534	602	818	798	467
Bari . . . . .	334	565	471	673	929	1.005	532
Ancona . . . . .	741	971	1.395	1.643	1.957	2.071	1.106
Venezia . . . . .	756	916	876	1.237	1.627	2.867	1.203
Cagliari . . . . .	599	672	720	987	1.193	1.172	840
Civitavecchia . . . . .	724	802	1.041	1.644	1.597	2.557	1.567
Trieste . . . . .	563	444	497	509	529	702	343
Roma . . . . .	3.800	5.302	7.606	9.943	9.983	10.953	5.983
Messina . . . . .	—	524	980	787	975	1.348	758
TOTALI . . . . .	16.499	19.312	23.056	29.088	32.553	38.787	20.861

*Traffico svolto dalla Italcable dal 1956.*

ANNI	SU CAVI SOTTOMARINI	SU COLLEGAMENTI RADIOELETRICI	
	Numero cablogrammi	Numero radiotelegrammi	Numero conversazioni telefoniche
1956 . . . . .	2.625.818	3.234.714	38.971
1957 . . . . .	2.667.978	3.641.655	45.129
1958 . . . . .	2.717.834	3.710.137	49.430
1959 . . . . .	2.941.628	4.130.353	64.721
1960 . . . . .	3.166.716	4.459.369	95.711
1961 . . . . .	(a) 8.166.851	(a)	119.264
1962 . . . . .	(b) 8.095.227	(b)	159.776
1963 (fino al 30 giugno) . . . . .	(c) 4.251.600	(c)	86.200

(a) Comprensivi di cablogrammi e radiotelegrammi per equiparazione delle tasse previo accordo col governo inglese.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

*Sviluppo del servizio telefonico sociale in Italia negli ultimi cinque anni.*

	31 dicem- bre 1957	31 dicem- bre 1958	31 dicem- bre 1959	31 dicem- bre 1960	31 dicem- bre 1961	31 dicem- bre 1962
Numero abbonati . . . . .	2.259.676	2.513.322	2.785.173	3.057.645	3.338.576	3.646.632
Numero apparecchi in servizio	2.871.011	3.182.455	3.517.908	3.860.849	4.235.215	4.654.744
Percentuale di automatizza- zione apparecchi . . . . .	96 -	96,4	96,5	96,7	94,6	95,7
Totale numeri installati di centrali urbane . . . . .	2.466.663	2.718.224	3.043.908	3.378.931	3.716.681	4.041.360
Sviluppo delle reti urbane Km. cto . . . . .	4.194.728	4.658.398	5.361.599	6.154.048	6.964.785	7.771.300
Sviluppo della rete interur- bana Km. cto . . . . .	495.846	974.066	1.101.380	1.280.153	1.553.415	1.924.883
Posti telefonici pubblici (nu- mero uffici) . . . . .	18.130	20.044	21.319	23.106	24.540	25.920
Unità dei servizi interurbani.	253.974.315	285.885.811	332.373.116	363.363.399	420.655.000	490.553.000

*Telefoni in concessione - Traffico interurbano.*

(Incremento anno 1962).

SOCIETÀ	NUMERO DELLE UNITÀ DEI SERVIZI					INCREMENTO 1962	
	Anno 1958	Anno 1959	Anno 1960	Anno 1961	Anno 1962	Assoluto	Percen- tuale
Stipel . . . . .	117.172.445	140.153.682	153.311.000	174.328.000	200.102.000	25.774.000	14,78
Telve . . . . .	41.333.859	46.891.799	50.837.000	58.850.000	67.699.000	8.849.000	15,04
Timo . . . . .	42.939.405	49.019.864	53.335.000	61.588.000	71.708.000	10.120.000	16,43
Teti . . . . .	60.338.757	66.750.486	70.181.000	80.833.000	97.259.000	16.376.000	20,25
Set . . . . .	24.586.123	29.557.285	34.599.000	45.006.000	53.785.000	8.779.000	19,50
TOTALI . . . . .	286.360.589	332.373.116	362.262.000	420.655.000	490.553.000	69.898.000	16,61

*Movimento dei fondi nell'esercizio 1962-63 (Dati provvisori).*

(Importi espressi in milioni di lire).

NATURA DELLE OPERAZIONI	ENTRATA	USCITA
Movimento complessivo negli uffici . . . . .	16.569.362	16.569.323
Movimento nelle casse provinciali:		
nei rapporti con gli uffici . . . . .	8.872.310	8.485.892
con le sezioni di tesoreria . . . . .	14.080.440	3.484.290
direttamente con l'ordinatore . . . . .	435.441	11.233.634
	23.388.191	23.203.816

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

## Servizi per conto di altre Amministrazioni.

	1960-61		1961-62		1962-63 (dati provvisori)	
	Quantità	Importo	Quantità	Importo	Quantità	Importo
<b>USCITA</b>						
Pagamenti per conto del Ministero degli interni . .	24.402	101.729.000	48.785	329.597.397	14.300	75.476.000
Pagamenti per conto del Ministero di grazia e giustizia . . . . .	83.112	401.165.000	80.194	417.373.830	76.300	408.420.000
Pagamenti per conto del Ministero del tesoro . . .	3.049.750	1.545.820.029.000	3.201.158	1.705.297.979.645	3.875.500	1.818.723.484.000
Pagamenti per conto dell'I. N. P. S . . . . .	33.402.595	657.484.436.000	37.669.246	745.330.289.554	40.549.500	1.135.047.695.000
Cedole di rendita ritirate .	1.064.867	1.330.870.000	921.935	1.229.109.507	698.200	1.047.835.000
<b>TOTALE . . .</b>	<b>37.624.816</b>	<b>2.205.138.239.000</b>	<b>41.921.318</b>	<b>2.452.604.349.933</b>	<b>45.213.800</b>	<b>2.955.302.890.000</b>
<b>ENTRATA</b>						
Collocamento B. O. T . . . .	106.887	12.293.567.000	100.350	11.926.928.000	38.819	4.113.021.000
Marche concessioni governative . . . . .	7.174.093	8.611.306.000	8.000.000	10.715.397.400	6.000.000	12.875.576.000
Marche assicurative vendute	—	17.670.578.000	—	20.832.960.508	—	20.314.376.000
Marche E. N. P. A. O . . . .	687.551	343.775.000	714.000	357.000.000	764.100	382.052.000
<b>TOTALE . . .</b>	<b>7.968.531</b>	<b>38.919.226.000</b>	<b>8.814.350</b>	<b>43.832.285.908</b>	<b>6.802.919</b>	<b>37.685.025.000</b>

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 OTTOBRE 1963

## Quadro comparativo dei bilanci postali e telegrafici (previsione).

(Importi in milioni di lire).

ESERCIZI	Entrate	Spese	Avanzo o disavanzo
1945-46 . . . . .	5.271	13.039	— 7.768
1946-47 . . . . .	17.253	27.335	— 10.082
1947-48 . . . . .	27.650	46.750	— 19.100
1948-49 . . . . .	40.800	50.800	— 10.000
1949-50 . . . . .	45.603	52.541	— 6.938
1950-51 . . . . .	52.737	58.590	— 5.853
1951-52 . . . . .	62.817	62.817	—
1952-53 . . . . .	69.740	69.740	—
1953-54 . . . . .	82.459	82.459	—
1954-55 . . . . .	86.486	86.486	—
1955-56 . . . . .	97.570	97.570	—
1956-57 . . . . .	115.091	115.091	—
1957-58 . . . . .	129.489	129.489	—
1958-59 . . . . .	153.100	153.100	—
1959-60 . . . . .	148.778,5	148.778,5	—
1960-61 . . . . .	187.177,9	187.177,9	—
1961-62 . . . . .	211.656,6	206.841,9	+ 4.814,7
1962-63 . . . . .	244.951,8	269.983,9	— 25.032,1
1963-64 . . . . .	260.199,6	279.989,8	— 19.790,2