

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## LXIII.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 15 NOVEMBRE 1966

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	629
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione).</b>	
Sostituzione dell'articolo 13 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (2805) . . . . .	629
PRESIDENTE . . . . .	629, 630, 631
CALVARESI . . . . .	630, 631
CANESTRARI, <i>Relatore</i> . . . . .	630
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	630
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a incenerire le rimanenze dei valori postali fuori corso (3233) . . . . .	631
PRESIDENTE . . . . .	631, 633, 634
CALVARESI . . . . .	633
DI PIAZZA, <i>Relatore</i> . . . . .	631
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	633
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905) . . . . .	634
PRESIDENTE . . . . .	634, 636, 637
DE CAPUA, <i>Relatore</i> . . . . .	636
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	637
PIRASTU . . . . .	634, 636, 637
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	638

La seduta comincia alle 17,15.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(E approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Cappugi e Sinesio.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Sostituzione dell'articolo 13 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (2805)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2805: «Sostituzione dell'articolo 13 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, numero 645».

Ricordo che questo provvedimento venne già discusso nella seduta del 25 maggio scorso.

In quella sede, dopo l'illustrazione favorevole del relatore Canestrari, l'onorevole Calvaresi, a nome del suo gruppo, si dichiarò favorevole ad una nuova regolamentazione della materia, in quanto l'Amministrazione postale agisce a questo proposito ancora sulla base del regio decreto 27 febbraio 1936, in palese contrasto con la Costituzione. Egli espresse però perplessità circa la conformità del testo del disegno di legge al disposto dell'articolo 15 della Costituzione e propose che

sul provvedimento si esprimesse la I Commissione, Affari Costituzionali. Tale proposta venne accolta dalla Commissione e dalla Presidenza della Camera, ma la Commissione Affari Costituzionali non si è espressa, sicché, scaduti ormai da molto tempo i termini, ritengo si debba riprendere e concludere l'esame del provvedimento.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CALVARESI. Mi corre l'obbligo di fare alcuni rilievi e di chiedere dei chiarimenti al Relatore.

Innanzitutto, al primo comma dell'articolo unico si dice: « Non sono ammesse le corrispondenze postali e telegrafiche che possano costituire pericolo alla sicurezza dello Stato », e fin qui si ricalca la vecchia dizione; « recare danno alle persone o alle cose, che siano contrarie all'ordine pubblico o al buon costume »: e qui si introduce una dizione nuova, che desta una notevole perplessità in quanto è molto lata. Nell'interpretazione di qualche ufficiale postale potrebbe essere considerato contrario all'ordine pubblico un telegramma di una organizzazione sindacale che indica uno sciopero, o un'altra analoga manifestazione. Sappiamo, per altro, che, in generale, si tende ad allargare il concetto di ordine pubblico, e mai a restringerlo.

Si dice, poi: « Non sono ammesse altresì le corrispondenze postali e telegrafiche contenenti parole ingiuriose o scurrili o frasi denigratorie o provocatorie ». A questo proposito, un telegramma di protesta al Presidente del Consiglio, o a un Ministro, può essere interpretato come contenente « frasi provocatorie »? Anche qui il concetto è molto lato, e si presenta il pericolo del sequestro della corrispondenza.

Vi sono ancora altri punti da chiarire. Il quarto comma dice: « Salvo quanto disposto dal successivo settimo comma, l'ufficiale postale, ove nel testo delle corrispondenze aperte, che in base alle vigenti disposizioni siano soggette a verifica, o nell'involucro delle corrispondenze chiuse, riscontri gli elementi di cui ai precedenti commi, invia la corrispondenza stessa al Pretore chiedendogli... ». Qui bisogna chiarire: si tratta di esercitare questa vigilanza solo sui plichi aperti, e solo sulle buste della corrispondenza chiusa, o viene invece data la possibilità di aprire la corrispondenza?

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Ma no. Tutti questi casi sono ora rimessi alla magistratura. Con questa legge si passa da uno stato di fatto ad una legalizzazione, attraverso la magistra-

tura che diventa la depositaria delle decisioni.

CALVARESI. Onorevole Sottosegretario, noi siamo preoccupati perché con questa legge si offre la possibilità di interpretazioni estensive da parte di chi inizialmente controlla la corrispondenza; d'altra parte, se un telegramma deve attendere tempo per essere inoltrato, spesso viene meno il suo scopo.

Comunque, le nostre perplessità si riferiscono soprattutto alle parole « ordine pubblico » e « frasi denigratorie o provocatorie ». Se esse vengono eliminate, il nostro gruppo esprimerà parere favorevole al disegno di legge.

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

CANESTRARI, *Relatore*. Vorrei brevemente rispondere al collega Calvaresi che, per conto mio, siamo nell'ambito dell'articolo 15 della Costituzione, anch'è perché si tratta sempre di corrispondenza aperta.

L'ultimo comma della relazione governativa al disegno di legge dice inoltre: « Non può infatti procedersi alla stessa maniera per le corrispondenze immesse nelle cassette di impostazione, perché il mittente di esse non può essere, nella maggioranza dei casi, identificato ».

Io provengo dal ruolo degli ufficiali postali, e quindi mi sono capitati moltissimi di questi casi. Una volta, per esempio, gli impiegati del mio ufficio volevano fermare un telegramma, diretto al direttore provinciale delle poste, perché diceva: « Gli impiegati dell'ufficio X lavorano con i piedi ». Si potevano qui ravvisare gli estremi per fermare il telegramma; il giorno dopo, invece, il direttore provinciale dette ordine di inoltrarlo.

Ad ogni modo, se il Governo è disposto ad accettare gli emendamenti soppressivi proposti dall'onorevole Calvaresi, io non ho niente in contrario.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Io vorrei rassicurare la Commissione, ripetendo che qui si tratta solo di trasferire un nostro potere di fatto al magistrato, e non di creare qualcosa di nuovo.

Da parte nostra c'è stata una sola preoccupazione, che riconosco può forse aver provocato dei sospetti: quella cioè di evitare che, senza una indicazione più precisa, il dipendente potesse fermare la corrispondenza più di quanto non fosse necessario, e chiederne l'inoltro al magistrato. Solo per questo motivo si è arrivati ad una esemplificazione; ma è

chiaro che tutte le decisioni spettano alla magistratura.

Ad ogni modo, il Governo è favorevole alla soppressione, al primo comma, delle parole « all'ordine pubblico » e, al secondo comma, della parola « provocatorie »; non è, invece, favorevole alla soppressione, sempre al secondo comma, della parola « denigratorie ».

CALVARESI. Dopo le affermazioni dell'onorevole Sottosegretario, che per altro accoglie quasi tutti gli emendamenti da noi proposti, dichiaro che il nostro gruppo darà voto favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Pongo, innanzitutto, in votazione il mantenimento, al primo comma, delle parole: « all'ordine pubblico », di cui l'onorevole Calvaresi propone la soppressione, soppressione a cui è favorevole il Governo.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il mantenimento, al secondo comma, della parola: « provocatoria », di cui sempre l'onorevole Calvaresi propone la soppressione, soppressione a cui è favorevole il Governo.

(Non è approvato).

L'articolo unico del disegno di legge risulta pertanto così formulato:

#### ARTICOLO UNICO.

L'articolo 13 del Codice postale e delle telecomunicazioni è sostituito dal seguente:

« Non sono ammesse le corrispondenze postali e telegrafiche che possano costituire pericolo alla sicurezza dello Stato, recare danno alle persone o alle cose, che siano contrarie al buon costume, che siano atte ad agevolare o occultare la consumazione di un reato o che costituiscano esse stesse reato, anche se punibile a querela, istanza o richiesta.

Non sono ammesse altresì le corrispondenze postali e telegrafiche contenenti parole ingiuriose o scurrili o frasi provocatorie tanto se rivolte al destinatario quanto se riferite ad altri.

Salvo quanto disposto dal successivo settimo comma, l'ufficio postale, ove nel testo delle corrispondenze aperte, che in base alle vigenti disposizioni siano soggette a verifica, o nell'involucro delle corrispondenze chiuse riscontri gli elementi di cui ai precedenti commi, invia la corrispondenza stessa al Pretore chiedendogli di pronunciarsi sull'inoltrabilità della corrispondenza medesima. La stessa norma si applica alle corrispondenze telegrafiche ed alle altre corrispondenze di

cui al settimo comma nelle quali si riscontrino gli elementi di cui al primo comma.

Il Pretore, senza pregiudizio dell'eventuale azione penale, decide entro ventiquattro ore con decreto motivato se la corrispondenza debba avere corso, sentendo il mittente ove egli sia identificabile e sempre che le circostanze lo consiglino.

Il decreto del Pretore deve essere notificato nello stesso giorno dell'emanazione all'Ufficio postale che ha inoltrato l'oggetto e al mittente che sia stato identificato.

Avverso il decreto del Pretore il mittente può proporre reclamo al Tribunale, che decide con sentenza in camera di consiglio, sentito il pubblico ministero e previe le deduzioni scritte dell'ufficio postale o telegrafico.

Il mittente di un telegramma nel quale si riscontrino gli elementi di cui al secondo comma deve essere invitato ad eliminare le espressioni non ammesse. Analogo invito deve essere rivolto ai mittenti di corrispondenze presentate allo sportello quando sui loro involucri o nel loro contenuto, se trattasi di corrispondenze aperte che in base alle vigenti disposizioni siano soggette a verifica, l'ufficio postale riscontri gli elementi di cui al secondo comma.

In caso di rifiuto ad ottemperare all'invito si applicano le disposizioni di cui ai commi terzo, quarto, quinto e sesto ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente, al termine della seduta, a scrutinio segreto.

#### **Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a incenerire le rimanenze dei valori postali fuori corso (3233).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a incenerire le rimanenze dei valori postali fuori corso » (3233).

L'onorevole Di Piazza ha facoltà di svolgere la relazione.

DI PIAZZA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la istituzione di un reparto filatelico risale al lontano 1° gennaio 1891 e la pubblicazione, da parte del Ministero delle poste del primo catalogo recante l'indicazione dei francobolli italiani in corso e fuori corso disponibili, e il loro prezzo di vendita è del 1895.

Il reparto fu elevato al rango di ufficio nel 1926 e, dopo alterne vicende, riprese in pieno

la sua attività, intesa, come prima si è detto, alla vendita di francobolli italiani in corso e fuori corso, nella sede romana di Piazza Città Leonina.

Nel marzo del 1952 il Consiglio della Borsa filatelica di Milano rivolse un appello ai commercianti in francobolli, nel quale si mettevano in rilievo i danni derivanti al mercato filatelico dal funzionamento del predetto ufficio, in particolare per quanto riguardava i francobolli fuori corso. L'appello concludeva con la richiesta rivolta all'Amministrazione postale di abolire ogni sua attività filatelica, di distruggere le rimanenze di francobolli fuori corso e di stabilire, per l'avvenire, di incenerire, alla cessazione di validità, i francobolli invenduti.

Tale appello provocò una campagna di stampa sfavorevole all'esistenza dell'ufficio filatelico di Stato e perfino degli interventi in Parlamento in occasione della discussione sul bilancio per l'esercizio 1952-1953.

Per questi motivi, il Ministro del tempo, onorevole Spataro, ritenne opportuno sospendere l'attività dell'ufficio e affidare ad una Commissione lo studio della questione.

Contemporaneamente, la vendita dei francobolli in corso venne affidata ad uno speciale sportello dell'ufficio postale di Roma Centro.

La Commissione presentò la sua relazione finale al Ministro il 14 gennaio 1953; a seguito di essa, il 17 aprile fu diramato un comunicato stampa con cui si informava l'utenza che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, per disciplinare la materia riguardante la vendita dei francobolli ad uso filatelico, avrebbe adottato le seguenti misure: 1) cessazione definitiva della vendita al pubblico dei valori fuori corso da parte dell'ufficio di Piazza Città Leonina; 2) accertamento delle giacenze e incenerimento di parte di esse entro il 31 dicembre 1963; 3) pubblicazione di un nuovo catalogo che avrebbe tenuto conto, nella fissazione dei prezzi, dell'entità e della qualità delle rimanenze, della situazione del commercio filatelico e delle quotazioni dei singoli francobolli da parte del mercato filatelico; 4) vendita delle disponibilità, previa prenotazione da far pervenire al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dopo la pubblicazione del nuovo catalogo o mediante la indizione di aste; 5) liquidazione delle rimanenze fuori corso entro un triennio; 6) determinazione del periodo di validità dei francobolli commemorativi e celebrativi in un anno e del periodo di vendita di essi in 10 mesi; 7) incenerimento delle rimanenze alla scadenza del periodo di validità; 8) vendita dei francobolli

in corso da parte di un apposito ufficio filatelico a Roma e di speciali sportelli nei più importanti centri della Repubblica; 9) istituzione del servizio abbonamenti alle nuove emissioni.

Il 1° marzo 1954 veniva emanato un decreto ministeriale che disponeva: a) l'incenerimento delle eventuali rimanenze delle carte valori postali scadute di validità in data successiva a quella del decreto; b) la vendita oppure l'incenerimento delle rimanenze dei valori postali fuori corso esistenti alla data del 1° marzo 1954; c) la nomina di una Commissione avente l'incarico di accertare le quantità giacenti di ciascun francobollo fuori corso e di formulare proposte circa l'incenerimento degli scarti e delle aliquote giudicate esuberanti rispetto alle possibilità di assorbimento del mercato nonché circa la sorte delle rimanenze.

Data l'importanza, la complessità e la delicatezza della materia, gli studi furono proseguiti da diverse altre Commissioni che ebbero via via il compito di esaminare tutti gli aspetti del problema, volendosi adottare una soluzione meditata, atta a non recare pregiudizio a nessuna delle parti interessate (Stato, commercianti e collezionisti).

Alla fine, un gruppo di lavoro, nominato il 26 marzo 1961, ebbe il compito di:

- determinare la consistenza dello *stock* alla data di chiusura dell'ufficio filatelico e quella delle giacenze successive alla chiusura dell'ufficio stesso;

- stabilire quale parte dello *stock* dovesse essere venduta e quale incenerita;

- fissare il prezzo di vendita.

Il gruppo di lavoro, il 3 luglio dello stesso anno, presentò al Ministro una relazione contenente proposte concrete, che furono rimesse all'esame del Consiglio di amministrazione.

A seguito del parere favorevole manifestato da detto consesso, il 1° settembre venne istituito un ufficio speciale per la liquidazione dei francobolli fuori corso, e con decreto ministeriale del 2 novembre furono stabilite le quantità da vendere per asta pubblica e le quantità da incenerire.

Dal 12 dicembre 1961 al 13 dicembre 1962 vennero esperite 81 gare per la vendita di 93 dei 148 lotti che costituivano lo *stock*. I risultati non furono incoraggianti: infatti ben 61 di tali gare andarono deserte, per cui alla fine si ebbe un'entrata di lire 148.817.804 in luogo di quella di lire 380.836.274 preventivata.

Considerata l'inopportunità di indire nuove gare, dato che esse, mentre non avrebbero conseguito lo scopo di assicurare all'Amministrazione postelegrafonica congrui introiti,

avrebbero influito negativamente sulle quotazioni dei francobolli italiani, si è predisposto uno schema di disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri il 6 maggio scorso, e che viene oggi al nostro esame, con il quale l'Amministrazione postelegrafonica viene autorizzata ad incenerire l'intero *stock*.

Con detto provvedimento si è creato un clima di fiducia nei confronti del francobollo italiano, la cui richiesta in questi ultimi tempi è notevolmente aumentata, tanto sul mercato interno che su quelli esteri.

Chiuso definitivamente l'ufficio filatelico, e messa la parola « fine » alla lunga polemica circa la sorte da riservare allo *stock* ministeriale, l'Amministrazione postelegrafonica sta ora sviluppando un'intensa campagna propagandistica, intesa ad allargare la cerchia dei collezionisti di francobolli italiani.

Perché tale campagna consegua gli effetti auspicati, essa viene affiancata da una serie di provvedimenti con i quali si mira a richiamare l'interesse del pubblico verso i francobolli italiani, rendendone nel contempo più agevole l'acquisto.

I più importanti di essi consistono: nella istituzione dell'albo dei bozzettisti filatelici; nel potenziamento degli sportelli filatelici; in una più efficiente organizzazione del servizio abbonamenti.

Per le considerazioni su esposte, e convinto che la giusta direzione per aumentare la fiducia sia all'interno sia all'estero nei confronti del francobollo italiano sia quello di impostare una seria disciplina del mercato filatelico, e ritenendo che il disegno di legge presentatoci intende raggiungere tali obiettivi, mi dichiaro favorevole ad esso, e mi onoro di invitare la Commissione a volerlo approvare.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Di Piazza per la sua relazione tanto esauriente.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**CALVARESI.** Io non sono un esperto filatelico, e quindi mi rimetto al giudizio di un compagno del mio gruppo, più esperto, che ho interpellato, e che ha espresso parere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

Ho, però, letto su alcune riviste che il mercato filatelico è stato turbato da una certa speculazione, a parte quanto è successo a proposito del famoso Gronchi rosa. Io penso che da parte dell'Amministrazione delle poste questi problemi si debbano seguire maggiormente, per evitare questi fenomeni speculativi che vanno a danno dei filatelici onesti.

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

**MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.** Vorrei tranquillizzare a questo proposito l'onorevole Calvaresi e la Commissione.

Questo disegno di legge che noi proponiamo serve proprio a dare una maggiore serietà alla filatelia italiana e a consentire una valutazione costante del nostro francobollo, anche all'estero.

Per quanto riguarda il famoso Gronchi rosa, ho letto anch'io quell'articolo dell'Europeo. Desidero informare la Commissione che si tratta di una menzogna, perché di quel francobollo sono stati venduti in Italia solo 78 mila esemplari.

Sia chiaro che a quel tempo io non ero all'amministrazione postale, ma come filatelico mi informai successivamente, quando i giornali cominciarono quella battaglia scandalistica.

Di quei 78 mila, 18 mila esemplari furono venduti nella città di Roma, polverizzati tra la miriade di uffici postali e di tabacchiere.

A mio avviso, non c'è stata dunque alcuna possibilità di speculazione. Si ebbero in quel momento proteste diplomatiche violentissime; se io a quel tempo avessi avuto qualche responsabilità, avrei detto che quelle proteste si dovevano acquietare in altro modo, senza ritirare il francobollo, perché, come filatelico, avrei previsto quello che infatti poi successe. Quando la Commissione vorrà, io sono in grado di portare tutta la documentazione necessaria a dimostrare che non v'è stata alcuna speculazione.

Per quanto riguarda, in generale, la speculazione che si fa sul francobollo, credo che la filatelia si sia sempre mantenuta su questo. In Italia, poi, con il *boom*, alla piccola speculazione del filatelico si è aggiunta quella di coloro che, avendo denaro liquido da investire, lo hanno impiegato acquistando appunto francobolli, per molti miliardi. I danneggiati di oggi sono proprio gli speculatori.

Per fare un'esemplificazione, potrei dire che nel solo nostro ambiente della Camera dei deputati, tra deputati e funzionari, ci sono decine, centinaia di persone che, come me, hanno regolarmente comprato un foglio per ogni nuova emissione, italiana o vaticana. Ciò significa che quelli che hanno comperato un foglio se lo tengono, attendendo che, fra dieci anni, la situazione si riprenda; ma quelli che hanno investito milioni, comprando centinaia di fogli, oggi sono i danneggiati.

Per quanto riguarda, poi, l'entità dello *stock*, ricordate che, vendendone la parte migliore, abbiamo incassato 148 milioni; pensate

quanto si potrebbe incassare oggi con il peggio, se le gare già allora sono andate deserte, pur essendo stati fissati dei prezzi bassissimi. Contro questa minima possibilità di recupero di valore, invece, noi abbiamo con il provvedimento in esame un vantaggio enorme, che è quello di tranquillizzare almeno il commercio esterno per quanto riguarda la valutazione del nostro francobollo.

Perciò, mentre mi dichiaro a disposizione della Commissione per quanto riguarda l'episodio del francobollo « Gronchi rosa », desidero tranquillizzare la Commissione stessa, affermando che il provvedimento in esame vuol dare una certa linea di serietà filatelica almeno all'Amministrazione delle poste.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Sottosegretario, le cui affermazioni confortano la unanime volontà della Commissione di votare a favore del disegno di legge in esame.

Do lettura dell'articolo unico:

#### ARTICOLO UNICO.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata ad incenerire le rimanenze delle carte valori postali fuori corso esistenti presso l'Ufficio filatelico alla data di entrata in vigore della presente legge.

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto, al termine della seduta.

#### Seguito della discussione del disegno di legge:

##### Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde » (2905).

Riepilogo brevemente i precedenti. Il disegno di legge è stato all'ordine del giorno delle sedute del 27 maggio, del 22 giugno e del 1°, 7 e 13 luglio. Nella seduta del 22 giugno il Relatore, onorevole De Capua, ha illustrato il provvedimento e nella seduta del 13 luglio ci è stata, da parte dell'onorevole Pirastu, una proposta di rinvio, accolta dalla Commissione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Pirastu. Ne ha facoltà.

**PIRASTU.** Poiché fui io a chiedere il rinvio sento il dovere di intervenire brevemente.

I colleghi ricorderanno che nella seduta del 13 luglio scorso, chiesi, a nome del mio gruppo, il rinvio dell'esame e dell'approvazione del presente disegno di legge alla riapertura autunnale dei lavori parlamentari.

Dissi allora e ripeto oggi che la richiesta di rinvio non era determinata — e questa mia affermazione è tanto più necessaria in quanto nel frattempo vi è stato un dibattito in Commissione sull'atteggiamento del nostro gruppo nei riguardi dell'*iter* delle leggi — da un proposito di ostruzionismo.

Io affermo che per questo, come per altri provvedimenti, la nostra richiesta di rinvio non era determinata da un proposito di ostruzionismo (come dimostrerò oggi, mantenendo in brevi limiti di tempo il mio intervento), ma dalla necessità di avere dal Governo dei chiarimenti su alcune questioni, già importanti allora, ma divenute più importanti ancora dopo l'intervento del Sottosegretario Florena. Tra queste, prima di tutto il piano di smantellamento di una parte notevolissima delle linee in concessione in Sardegna, e le conseguenze sociali di tale smantellamento.

Non intendo ripetere tutte le considerazioni critiche che già feci in precedenza nei confronti del disegno di legge. Vorrei solo ricordarne la parte conclusiva, come risulta dal resoconto stenografico:

« Poiché problemi maturati in tanti decenni non marciscono in un giorno ma restano allo stato cronico, il nostro gruppo avanza la proposta di riprendere la discussione del disegno di legge alla ripresa autunnale, in modo che ognuno di noi faccia quanto non gli è possibile fare in pochi giorni, cioè accertare, per pace della propria coscienza, quale sia la reale situazione, e lo stesso Governo approfondisca la sua indagine. Credo che questo sia l'atteggiamento più costruttivo del nostro gruppo nella speranza che a settembre potremo non avere obiezioni così preclusive da ritardare oltre ogni limite l'approvazione che gli altri gruppi intendessero esprimere ».

Un primo chiarimento fu dato già nella seduta del 13 luglio dal Sottosegretario Florena che, una volta tanto, non circondò di veli edulcoranti la realtà, purtroppo grave, che il nostro gruppo, attraverso il mio intervento, aveva voluto affrontare. Il Sottosegretario Florena ci diede con tutta schiettezza e in modo esplicito una vasta informazione sui programmi di smantellamento, ci fornì dati concernenti l'incremento di viaggiatori per chilometro, con il corrispondente *deficit* per ogni linea. Purtroppo quei dati, comunicati a nome

del Governo, hanno confermato le più preoccupanti prospettive, che sono le seguenti.

Tra il 1967 e il 1975 verrebbero smantellate e sostituite in Sardegna con servizi automobilistici ben sei linee, per circa due terzi dell'intera rete delle due società concessionarie: la Isili-Sorgono, la Seui-Arbatax, la Tirso-Chilivani, la Luras-Palao, la Macomer-Bosa, la Sassari-Isili. Complessivamente (per quanto debba notare che vi sono degli errori, perché la Isili-Sorgono è un tronco compreso nella Sassari-Isili), se non ho sbagliato i calcoli, sarebbero ben oltre 500 chilometri degli 850 che costituiscono la rete in concessione.

Per quanto riguarda l'occupazione — problema che al nostro gruppo interessa in modo, direi, drammatico — con lo smantellamento si scenderebbe da 2.385 a 1.555 agenti, con una riduzione di ben 830 occupati.

È evidentissimo che una tale prospettiva pone problemi così gravi, sia di politica di trasporti, sia umani, per tutta l'isola — e non soltanto per il particolare settore — da far salire in primo piano e porre come attuali due problemi di rilievo per l'intera regione, e un terzo problema che riguarda i rapporti tra lo Stato e la gestione delle nuove eventuali autolinee.

Questi problemi ho fatto oggetto del seguente ordine del giorno, che illustrerò:

« La Camera,

in considerazione del fatto che l'annunciato smantellamento di circa 500 chilometri di linee delle ferrovie in concessione in Sardegna apre gravi problemi attinenti alla politica dei trasporti, alla situazione economica e alle condizioni di vita civile nell'isola, determina una seria preoccupazione in ordine al destino di migliaia di famiglie di dipendenti delle società concessionarie e rende necessario un attento intervento e un vigilante controllo sulla gestione delle linee automobilistiche che sostituiranno quelle ferroviarie;

impegna il Governo a:

1) verificare, d'intesa con la Regione Sarda, la effettiva necessità e l'utilità della sostituzione con linee automobilistiche di ognuno dei tronchi ferroviari di cui è stato proposto lo smantellamento, accertare che il sistema dei trasporti di viaggiatori e merci nelle zone interessate non ne venga pregiudicato con danno e disagio permanenti per le popolazioni oggi servite dalle ferrovie in concessione e, infine, riferire alla Commissione trasporti sui risultati della verifica e dell'accertamento;

2) intervenire presso le società concessionarie per ottenere che la riduzione del per-

sonale, da discutersi di volta in volta con i sindacati di categoria, riguardi i dipendenti che possono beneficiare immediatamente, per pensionamento naturale o anticipato, del trattamento di quiescenza;

3) garantire che i bilanci delle autolinee sostitutive, che dovranno essere gestite dalle società concessionarie, siano compresi nei bilanci generali delle stesse società e siano quindi contabilizzati ai fini della valutazione della sovvenzione statale ».

Il primo problema concerne la dimensione dello smantellamento, e la relativa sostituzione con autolinee. A questo proposito devo dire che non abbiamo una posizione indiscriminata, di principio contraria agli smantellamenti e alla sostituzione delle ferrovie con autolinee. Saremmo ciechi di fronte alle esigenze del progresso moderno. Io, personalmente, sono nato in uno dei paesi collegati con i trenini delle complementari, esattamente ad Arbatax di Tortolì, capolinea di una delle linee da smantellare. Da ragazzo impiegavo circa dodici ore per percorrere i 142 chilometri da Tortolì a Cagliari; oggi ne occorrono ancora otto, mentre i pullman ne impiegano poco più di tre. Saremmo quindi ciechi a non constatare che dal punto di vista dell'interesse dell'utente, della produttività, e dell'economia, la scelta è ovvia.

Devo aggiungere, nel momento in cui si parla di responsabilità storica della classe dirigente, che le linee complementari sono state progettate ed attuate in Sardegna con il massimo di inettitudine e con assoluto cinismo nei confronti delle popolazioni. La maggior parte delle stazioni sono distanti da 3 a 9 chilometri dai paesi di cui portano il nome. Vi è una linea, per fare un esempio, che si chiama Chilivani-Iskra. Ebbene, cosa credete che sia Iskra, un paese, un villaggio, un agglomerato di case? Niente di tutto questo: Iskra è solo il nome di una località di campagna. Il treno si ferma in una stazione, in aperta campagna, e a distanza di chilometri non si vede un centro abitato.

In questo modo la classe dirigente nazionale ha risolto i problemi dei trasporti nella colonia sarda. Ma non vogliamo che di questo oggi paghino le conseguenze coloro che non ne hanno nessuna colpa, e cioè i ferrovieri, il personale di queste linee.

Riconosciamo, quindi, che per certe anacronistiche linee non v'è altra soluzione che quella della sostituzione con autolinee; e dico con franchezza che se fossimo stati noi al potere le avremmo abolite.

Questo però non significa che siamo certi che tutti gli smantellamenti proposti siano giusti, necessari e utili. Così come non siamo ciechi di fronte al progresso moderno, non lo siamo neppure di fronte alla possibilità che siano stati fatti degli errori di valutazione. Occorre verificare se veramente tutti i 500 chilometri siano da smantellare. Io non presumo di poterlo fare, perché non sono un tecnico, ma solo uno che ha vissuto le amare vicende dei trasporti in Sardegna. Ma il modo giusto di risolvere il problema esiste: consultare la Regione sarda, discutere con il Comitato dei trasporti sardo. Io credo che nessuno possa dubitare che una regione — non diretta da noi — sia un giudice obiettivo.

Io dico, quindi, che non bisogna accettare *sic et simpliciter* le proposte fatte, perché può darsi che invece di cinquecento chilometri, si concluda che solo trecentoquaranta sono da smantellare. Di qui la prima richiesta dell'ordine del giorno: che i fatti siano verificati, e il Governo riferisca in proposito alla Commissione.

Il secondo problema è quello del personale. Io ho detto prima che se noi fossimo stati al potere probabilmente avremmo già smantellato le linee; ma certo noi non avremmo fatto piangere una sola famiglia di ferrovieri.

Il Sottosegretario Florena (cito lo stenografico) ha usato un'espressione un po' ambigua ed allarmante. Egli ha detto: « Il personale in servizio verrebbe ad essere ridotto, dagli attuali 2.385 agenti... a 1.555 agenti, in gran parte mediante pensionamento naturale od anticipato secondo le norme vigenti ». Se egli non avesse usato l'espressione « in gran parte » le nostre preoccupazioni sarebbero state minori; ma le parole « in gran parte » devono lasciare qualche dubbio.

Noi chiediamo che quel « in gran parte » sia eliminato e chiediamo inoltre al secondo punto dell'ordine del giorno che la riduzione del personale sia decisa d'intesa con i sindacati e che essa riguardi esclusivamente i dipendenti in pensionamento naturale o anticipato; ciò per impedire che vengano licenziati ferrovieri giovani ed invece si mantengano in servizio ferrovieri che abbiano quasi maturato il tempo di andare in pensione. In questo modo la Società avrebbe raggiunto lo scopo di licenziare, nell'arco di tempo di un anno e mezzo, due elementi dei quali uno doveva restare per lungo tempo. L'intesa con i sindacati permetterebbe di accertare che un determinato impegno viene mantenuto.

Terzo problema, ed ho concluso, concerne la gestione delle autolinee che debbono sosti-

tuire i tronchi aboliti. L'onorevole Florena, è l'ultima citazione che faccio, ci ha precisato che le due società sono state invitate a sostituire i tronchi ferroviari fortemente deficitari con autolinee. Noi siamo favorevoli alla sostituzione dei tronchi ferroviari deficitari con autolinee pubbliche e non private; comprendiamo che per qualche caso sia utile per lo Stato affidare la gestione a delle Società, ma ciò deve avvenire ad una condizione e cioè che sia una linea automobilistica attiva, il cui attivo colmi in qualche misura quel passivo a cui lo Stato deve far fronte con la sovvenzione. Solo in questo caso si rivelerebbe come un affare positivo per lo Stato.

Ripeto e concludo su questi che oggi ci sembrano i problemi più importanti ed essenziali; l'atteggiamento del nostro gruppo dipende dalla volontà politica che potranno esprimere la maggioranza ed il Governo.

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

DE CAPUA, *Relatore*. Solo una breve precisazione, signor Presidente, in quanto ritengo di essere stato abbastanza esplicito e completo sia nella mia relazione originaria sia nell'aggiunta quando ebbi occasione di fornire dei dati che sono stati confermati dall'onorevole Pirastu. La questione che mi riguardava come relatore e che ritenevo, come ancora oggi ritengo, innegabile, era ed è di acclarare se la situazione originaria delle ferrovie sarde, con i lavori di ammodernamento fatti, avesse conseguito un notevole miglioramento, almeno nella più gran parte dei suoi tracciati.

Non ho nessuna eccezione da fare al concetto dell'ordine del giorno e cioè che le società concessionarie debbono essere controllate in quanto esse spendono il denaro dello Stato; però l'ordine del giorno stesso investe un problema molto più lato che io proporrei di rinviare a quando esamineremo la questione delle società concessionarie; infatti non ritengo che l'ordine del giorno proposto dal collega Pirastu si attenga alla materia del disegno di legge al nostro esame, o possa giustificare le « critiche » del collega Pirastu — direi anche i timori e i sospetti — per cui siamo giunti, dopo diversi rinvii, a rivederci oggi per decidere sul disegno di legge in esame.

PIRASTU. Il nostro timore risiede nel fatto che le ferrovie vengano smantellate senza che la Commissione ne sia avvertita.

DE CAPUA, *Relatore*. In proposito alla sua interruzione, collega Pirastu, io mi permetto di chiedere di più al Governo.

E chiedo di più perché senza disconoscere l'interesse dei Consigli regionali, provinciali e comunali ad esprimere il proprio motivato parere sui cosiddetti « rami secchi », chiedo che il Governo venga a questa Commissione a « dichiarare » tutti i rami secchi che dovrebbero essere soppressi.

E infatti mia personale opinione che i parlamentari devono essere convinti che la singola ferrovia non rende e quindi va soppressa; e ciò si può dire soltanto se non ci sono possibilità tecniche di renderla più efficiente.

Riprendendo ora il mio discorso riguardante la mia adesione all'ordine del giorno Pirastu, ho da fare due osservazioni. Quando si parla dei sindacati vorrei si dicesse « anche » i sindacati; perché oltre ad essi vi sono altri uffici ed enti che possono avere interesse al singolo caso di linea ferroviaria da sopprimere. Se l'aspetto sociale è innegabile, penso sia determinante l'aspetto tecnico del problema riguardante « i rami secchi ».

Invito poi il collega Pirastu a sostituire la parola « impegna » il Governo con la parola « invita », perché ritengo tale dizione più democratica e quindi da tutti accettabile.

Con queste modificazioni dichiaro di accettare l'ordine del giorno Pirastu, pur rinnovando ancora una volta la precisazione di non ritenerlo pertinente alla materia del disegno di legge n. 2905.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio, innanzi tutto, tutti gli intervenuti.

Mi esimo dal leggervi una lunga relazione che potrebbe portare ulteriori lumi chiarificatori sulla questione, che ormai è stata oggetto di parecchie riunioni della Commissione Trasporti.

Prendo, invece, atto delle dichiarazioni che sono state fatte in questa sede e delle preoccupazioni esposte dall'onorevole Pirastu.

Dichiaro subito che il Governo accoglie l'ordine del giorno, con la forma dell'invito. Preciso che, per quanto riguarda le preoccupazioni dell'onorevole Pirastu circa il personale, dobbiamo tener conto del fatto che questi programmati 830 licenziamenti — ammesso che tutti si effettuino — sono diluiti in un periodo di cinque, sette, nove anni: non sarebbe quindi proprio un colpo mortale per l'occupazione dell'isola.

Ripeto, però, che il Governo non esita ad accogliere anche quell'invito relativo ai sindacati, perché è anche un dovere democratico che, quando si parla di personale, si tenga nel dovuto conto il parere dei sindacati.

Il Ministro, per altro, è una persona che prima di operare ha sempre fatto questo atto di doveroso ossequio, ascoltando le esigenze del personale.

Sulla questione dei rami vecchi è inutile dilungarsi: tutti conosciamo la situazione; i tempi cambiano e cambiano le esigenze.

Per concludere, mentre ringrazio il Relatore e gli intervenuti e invito ad approvare il disegno di legge in esame, dichiaro di accogliere, a nome del Governo, l'ordine del giorno dell'onorevole Pirastu, con le due modifiche proposte dal Relatore.

PIRASTU. Accetto le modificazioni al mio ordine del giorno proposte dal Relatore.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per i lumi che ha fornito in ordine a questa materia, che ci trova tutti ansiosi e preoccupati, soprattutto quando si sente dire di tagli di rami cosiddetti « secchi » delle ferrovie dello Stato, senza che sempre vengano sentiti gli enti locali: l'anno scorso, in sede di approvazione del bilancio, fu accolto un ordine del giorno che, in proposito, impegnava il Governo, laddove non esiste ancora la Regione; a sentire le amministrazioni provinciali. Noi ripetiamo questo voto, che parla da tutta la Commissione, perché, di volta in volta, vengano sentite le popolazioni, attraverso gli organi costituiti (che sono il Comitato per la programmazione regionale, l'amministrazione provinciale, i comuni, e, naturalmente, la classe politica parlamentare, laddove non c'è ancora la Regione).

Pongo adesso in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Pirastu con le due modifiche proposte dal Relatore e accettate dal presentatore, ordine del giorno che il Governo ha dichiarato di accogliere:

« La Camera,

in considerazione del fatto che l'annunciato smantellamento di circa 500 chilometri di linee delle ferrovie in concessione in Sardegna apre gravi problemi attinenti alla politica dei trasporti, alla situazione economica e alle condizioni di vita civile nell'isola, determina una seria preoccupazione in ordine al destino di migliaia di famiglie di dipendenti delle società concessionarie e rende necessario un attento intervento e un vigilante controllo sulla gestione delle linee automobilistiche che sostituiranno quelle ferroviarie;

invita il Governo a:

1) verificare, d'intesa con la Regione Sarda, la effettiva necessità e l'utilità della sostituzione con linee automobilistiche di ognuno

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 NOVEMBRE 1966

dei tronchi ferroviari di cui è stato proposto lo smantellamento, accertare che il sistema dei trasporti di viaggiatori e merci nelle zone interessate non ne venga pregiudicato con danno e disagi permanenti per le popolazioni oggi servite dalle ferrovie in concessione e, infine, riferire alla Commissione Trasporti sui risultati della verifica e dell'accertamento;

2) intervenire presso le società concessionarie per ottenere che la riduzione del personale, da discutersi di volta in volta anche con i sindacati di categoria, riguardi i dipendenti che possono beneficiare immediatamente, per pensionamento naturale o anticipato, del trattamento di quiescenza;

3) garantire che i bilanci delle autolinee sostitutive, che dovranno essere gestite dalle società concessionarie, siano compresi nei bilanci generali delle stesse società e siano quindi contabilizzati ai fini della valutazione della sovvenzione statale ».

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura degli articoli 1, 2 e 3 del disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato, per le sovvenzioni da accordarsi per le ferrovie esercitate dalla Società per le ferrovie complementari della Sardegna e dalla Società per le strade ferrate sarde, sulla base delle valutazioni contenute nel voto 26 novembre 1960, n. 188/A, della Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge predetta:

a) a lire 2.607.724 a chilometro, pari ad annue lire 2.178.109.000 per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1958;

b) a lire 3.377.719 a chilometro, pari ad annue lire 2.821.250.000 per il periodo dal 1° gennaio 1959 al 31 dicembre 1963, data di ultimazione delle opere di ammodernamento.

La sovvenzione di cui alla lettera b) del presente articolo sarà assoggettata alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in relazione a quanto disposto dall'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

(È approvato).

## ART. 2.

La spesa per le sovvenzioni di esercizio di cui al precedente articolo 1, ammontante a lire 917.298.500, al netto dell'importo dei sussidi integrativi erogati dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di lire 709.000.000 nell'anno 1966 e di lire 208.298.500 nell'anno 1967.

(È approvato).

## ART. 3.

All'onere di lire 709 milioni relativo all'anno finanziario 1966, si provvede, per lire 250 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 250 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965, e, per lire 209 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

## Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde » (2905).

Presenti e votanti . . . . .	23
Astenuti . . . . .	9
Maggioranza . . . . .	8
Voti favorevoli . . . . .	14
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomuni-

cazioni a incenerire le rimanenze dei valori postali fuori corso » (3233).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Sostituzione dell'articolo 13 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 » (2805).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Bigi, Calvaresi, Canestrari, Cavallaro Nicola, D'Ambrosio, De Capua, De-

gli Esposti, Di Piazza, Fabbri Riccardo, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Iozzelli, Manenti, Pirastu, Rubeo, Sammartino, Santagati.

Si sono astenuti dalla votazione sul disegno di legge n. 2905:

Battistella, Bigi, Calvaresi, Degli Esposti, Franco Raffaele, Giachini, Manenti, Pirastu e Rubeo.

Sono in congedo:

Cappugi e Sinesio.

**La seduta termina alle 18,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO