

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

460^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 27 APRILE 1971

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente GATTO,
indi del Vice Presidente CALEFFI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Deferimento a Commissioni permanenti in
sede referente Pag. 23391

Seguito della discussione:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 » (1660) (Approvato dalla Camera dei deputati) e « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 » (1661) (Approvato dalla Camera dei deputati):

AVEZZANO COMES 23413
BERTHET 23429
BOSCO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* 23430
CAVALLI 23426, 23436
DE MATTEIS 23401

DINDO Pag. 23422
RAIA 23392 e *passim*
SAMMARTINO 23404
* VENTURI Lino 23409
ZANNIER, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 23396

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 23437, 23438

Per lo svolgimento di interrogazioni:

PRESIDENTE 23437
MARIS 23436
POERIO 23436

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del Vice Presidente GATTO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale.

BERNARDINETTI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annuncio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1971, n. 162, concernente provvedimenti intesi ad ovviare alle conseguenze della situazione di emergenza verificatasi nel comune di Reggio Calabria » (1677);

alla 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1971, n. 161, recante modifiche alle norme transitorie del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639, relative ai ricorsi dei lavoratori in materia di prestazioni erogate dall'Istituto nazionale della previdenza sociale » (1674).

Seguito della discussione dei disegni di legge:

« **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971** » (1660) (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « **Rendiconto**

generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 » (1661) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 », già approvato dalla Camera dei deputati, e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Proseguiamo nell'esame degli articoli del disegno di legge n. 1660 relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tabella 9).

È iscritto a parlare il senatore Raia il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i tre ordini del giorno da lui presentati insieme ad altri senatori.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

BERNARDINETTI, *Segretario*:

Il Senato,

considerate le condizioni economico-sociali di estremo disagio in cui versano i cittadini di Agrigento, sinistrati della frana del 19 luglio 1966, abitanti nel centro di Villaseta, a circa 10 chilometri dal capoluogo;

considerata l'esosità del canone di affitto, oscillante tra le 10 e le 18.000 lire mensili, che i cittadini di Villaseta pagano all'IACP, pur risiedendo in un centro sprovvisto di farmacia, ufficio postale, ambulatorio medico, eccetera;

rilevato altresì che ai medesimi non è stato ancora corrisposto alcun risarcimento per i danni subiti a causa della frana, come stabilito dalla legge,

impegna il Governo:

a far ridurre il canone di affitto suddetto, in relazione alle condizioni economico-sociali degli interessati;

e a provvedere al risarcimento dei danni ai sensi di legge.

Tab. 9.1 RAIA, VENTURI Lino, MENCHINELLI, PREZIOSI, TOMASSINI, NALDINI, LI VIGNI, CUCCU

Il Senato,

considerato l'estremo disagio economico-sociale in cui versano ancora, ad oltre tre anni dall'evento del gennaio 1968, i cittadini dei comuni siciliani colpiti dal sisma,

impegna il Governo a dare seriamente e compiutamente esecuzione ai piani di intervento già programmati a favore dei Comuni interamente distrutti o seriamente danneggiati.

Tab. 9.2 RAIA, VENTURI Lino, MENCHINELLI, PREZIOSI, TOMASSINI, NALDINI, LI VIGNI, CUCCU

Il Senato,

considerato che tutte le autostrade del Meridione non dovrebbero essere a pagamento;

considerata altresì la precaria situazione economica sociale della Sicilia,

impegna il Governo ad esaminare con la dovuta attenzione la possibilità di esentare tutti gli automezzi (circolanti nell'Isola) dal pagamento di pedaggi sulle autostrade.

Tab. 9.3 RAIA, VENTURI Lino, MENCHINELLI, PREZIOSI, TOMASSINI, NALDINI, LI VIGNI, CUCCU

P R E S I D E N T E . Il senatore Raia ha facoltà di parlare.

R A I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio premettere che condivido pienamente le critiche che da quasi tutte le parti politiche sono piovute per il modo di discutere il bilancio dello Stato.

Il dibattito parlamentare assume ogni anno di più carattere puramente formale e si conduce stancamente fra il più grande disinteresse di tutti. Il dibattito così condotto non diventa altro che una piatta ripetizione di cose dette e ridette; e inoltre dato il fatto che

gli stati di previsione tra l'altro si presentano con una struttura particolarmente rigida, essendo strettamente vincolati a deliberazioni di spesa in precedenza adottate, si riduce a mera polemica di parole avulsa e slegata dagli interessi e dalle tensioni che attanagliano e tormentano il Paese reale. Se si aggiunge a tutto ciò l'assenza dal dibattito del Ministro interessato, anche se degnamente rappresentato dal Sottosegretario, il quadro si fa ancora più negativo.

Così stando le cose e di fronte a tale realtà, al Parlamento e all'opposizione di sinistra in particolare non resta che fare in questa occasione una energica denuncia all'opinione pubblica, mettendo l'accento sul divario che divide i bilanci così come sono attualmente strutturati e le necessità reali della nostra società.

Faccio presente che non mi soffermerò nel mio intervento su tutti gli aspetti, pur importantissimi, emersi dalla relazione del senatore Piccolo, anche se ritengo opportuno sottolinearne alcuni di sfuggita soltanto per esprimere sinteticamente il pensiero del mio Gruppo. Primo fra tutti è quello dei quadri tecnici del Ministero; e non mi sembra di dover ripetere le cose che egregiamente e non in questa sola occasione sono state messe in rilievo dai miei colleghi.

Mi preme dire che sono d'accordo con l'ordine del giorno del collega Poerio: noi abbiamo sempre auspicato questo necessario potenziamento cercando di incentivare i tecnici a scegliere questa strada offrendo loro condizioni economiche tali da non dover invidiare le scelte che fanno altri tecnici; tuttavia bisogna evitare che ad un fatto di tale importanza corrisponda non tanto il potenziamento dei servizi complessivamente intesi del Ministero, ma l'uso di forme di assunzioni e di offerte di impiego che a tutt'altro mirano.

Esempio di ciò che dico sono le assunzioni in Calabria prima, in Abruzzo dopo ed in Sicilia e specificatamente in provincia di Agrigento.

Io mi chiedo e chiedo al Governo a qual fine rispondono tutte le assunzioni operate dal Genio civile in questi ultimi tempi di uscieri, sbriga-faccende, messi e sotto-messi

e la ragione per la quale tutti gli assunti, ve-di caso, devono avere o hanno la tessera del partito del Ministro in carica.

In questi giorni un giornale della capitale denunciava come un laureato veniva assunto a Roma per pulire i chiavicotti, per poi non fare niente in realtà.

Questo bisogna impedire che si verifichi anche nel Ministero dei lavori pubblici.

In riferimento all'edilizia popolare sono completamente d'accordo con l'affermazione del relatore quando dice che i risultati non hanno corrisposto al piano previsionale; ritengo però che una risposta precisa e puntuale debba essere data alla luce delle difficoltà che emergono nell'affrontare i problemi dell'edilizia economica e popolare nel nostro Paese. E non mi sembra che allo stato attuale, proprio perchè questo problema si inquadra nella politica della casa intesa come servizio sociale, si intenda affrontare la questione nei termini che l'urgenza e la sostanza ora richiedono.

Io non voglio parlare di questo problema perchè ho avuto occasione di parlarne quando si è discusso del decretone e avremo occasione di parlarne quando il progetto di legge governativo verrà in discussione in questa Aula; dico solo che tale problema, così come è stato posto dal Governo, ha trovato la opposizione ferma e decisa di tutti quegli organismi di massa che non starò a elencare; ciò indica la profonda delusione che è derivata dall'annuncio del famoso pacchetto reclamizzato come il toccasana di tutti i problemi che interessavano la maggioranza del popolo italiano.

Lo stesso dicasi per il settore dell'edilizia ospedaliera, che versa in condizioni di tragicità: di qui l'esigenza di intervenire al fine di porre al più presto rimedio ai problemi specifici di tale settore.

Nelle mie parti, in Sicilia e in tutto il Meridione l'offerta di posti letto negli ospedali è largamente inferiore alle reali necessità di zone nelle quali le malattie sono conseguenze di una grave deficienza di carattere igienico-sanitario che lo stesso Ministero dei lavori pubblici è chiamato a considerare in termini nuovi e veramente rinnovatori.

Per quanto riguarda la difesa del suolo e l'inquinamento atmosferico-idrico, ci troviamo di fronte a problemi clamorosamente esplosi negli ultimi anni, oggetto di legittime preoccupazioni per la naturale interdipendenza e concatenazione che essi hanno con il problema della sopravvivenza e della crescita dell'umanità e con lo studio biologico dell'ambiente in cui vivono piante e animali.

Io non so se dovremo arrivare a proporre un nuovo Ministero per curare in modo particolare l'ecologia; ma è chiaro che in questi settori bisogna fare presto e bene perchè non c'è più tempo da perdere. I numerosi appelli, le allarmanti denunce che ogni giorno siamo costretti ad ascoltare da ogni parte d'Italia, devono trovare debita e urgentissima considerazione. Purtroppo non mi sembra che vi sia un impegno adeguato per aggredire questi problemi e ciò deduco anche dalla limitatezza dell'intervento che mi sembra sia insufficiente rispetto alle grandi attese.

Come ho già detto ho fatto cenno solo ad alcuni problemi per non ripetere quanto detto dai colleghi stamani e nelle diverse occasioni in cui abbiamo avuto modo di affrontare questi temi. Mi preme rilevare solo un'altra questione, quella della edilizia scolastica e universitaria, nella speranza che il Ministero dei lavori pubblici voglia rendersi obiettivamente conto della gravità e della drammaticità del problema.

Ciò detto, signor Presidente, desidero precisare che non sarei intervenuto in questo dibattito se non fossi stato spinto a farlo da serie preoccupazioni in esito alle conclusioni cui si è pervenuti in sede di Commissione lavori pubblici in merito ad alcuni ordini del giorno (esattamente tre) che io ho presentato a nome del mio Gruppo e che sono stato costretto a ripresentare in Aula nella speranza che il signor Ministro, nel lasso di tempo intercorso da quella seduta di Commissione, alla quale per ragioni indipendenti dalla mia volontà non ho potuto partecipare, abbia cambiato opinione e giudizio sui problemi vitali, scottanti, reali e pertinenti che ho inteso sottoporre alla sua sensibilità.

Ho appreso che tutti e tre gli ordini del giorno da me oggi ripresentati sarebbero stati definiti dal signor Ministro anacronistici. Anacronistico significa che non si addice ai tempi, che è fuori luogo o comunque è sorpassato; questo lo sanno anche coloro i quali hanno potuto fare solo la scuola d'obbligo, immaginiamoci se non lo sa un Ministro. A questo punto m'incombe l'obbligo di dimostrare non solo che i miei ordini del giorno non sono anacronistici, ma che questa definizione data dal signor Ministro ha solo carattere elettoralistico, è una *boutade* semplicemente incauta, volta a respingere *sic et simpliciter* questioni che rivestono invece fondamentale importanza per l'economia siciliana, per i lavoratori e per i sinistrati e i terremotati siciliani.

In uno degli ordini del giorno ho chiesto l'abolizione del pagamento dei pedaggi sui tronchi autostradali siciliani e a tal uopo ho presentato assieme ad altri colleghi una proposta di legge.

Il problema che intendiamo risolvere è urgente ed attuale e non anacronistico, si basa su un indiscutibile fondamento oggettivo che spero sia compreso appieno.

Sono in via di costruzione i tronchi autostradali tra Messina e Palermo e tra Messina e Catania e una parte di essi è stata ultimata, tanto che il signor Ministro, con il suo seguito, in diverse occasioni è andato a tagliare i nastri per le pompose inaugurazioni a cui purtroppo siamo abituati in Italia.

Per queste opere, a differenza di quel che è avvenuto in altri casi, lo Stato ha realizzato una partecipazione finanziaria quasi irrilevante; si sono dunque costituiti due consorzi ai quali partecipano cospicuamente regione e comuni e che nell'esercizio della concessione si rivarranno delle spese di costruzione e di manutenzione sugli utenti, attraverso il pagamento di un consistente pedaggio.

Quindi a differenza di quel che accade nella vicina Calabria, in Sicilia su due itinerari di grande traffico l'autostrada sarà a pagamento. Vi è dunque una prima discriminazione della quale il Ministro dovrà darmi una spiegazione: ma il Senato deve sapere che i tronchi autostradali in questione coprono itinerari a traffico intensissimo e per

i quali la viabilità ordinaria è già oggi insufficiente.

I pubblici poteri non hanno mai voluto sviluppare in modo adeguato la viabilità ordinaria e per giustificare questa grave carenza ci si è più volte riferiti alla costruzione delle autostrade che poi, guarda caso, deve essere in modo particolare la regione a finanziare, sostituendosi allo Stato.

Ma vi è di più. Per la strada statale 113 (cioè la Catania-Messina) vi è stata addirittura una dichiarazione che giustificava con la costruzione della autostrada la rinuncia ai necessari lavori di ampliamento e ammodernamento della strada statale stessa.

Dunque i tronchi autostradali cui mi riferisco non sono infrastrutture complementari o superflue, ma costituiscono le vie di comunicazione essenziali e largamente obbligatorie. Sottolineo « obbligatorie » per denunciare il fatto che mentre da una parte non si ampliano le strade statali e non si fa nulla per ammodernarle, poi si pretende il pagamento del pedaggio. E tutto ciò in una regione meridionale che, come è a tutti noto, ha uno dei più bassi redditi *pro capite*. Il nostro ordine del giorno non è dunque anacronistico.

Chiedo che si abolisca il pagamento del pedaggio e che il Ministero dei lavori pubblici si accoli l'onere corrispondente. Il non voler tener conto di queste nostre affermazioni, suffragate da una realtà di cui lo stesso Ministro dei trasporti ha tenuto conto accettando come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dal mio Gruppo per studiare la possibilità di esonerare dal pagamento del trasporto i camion che transitano sui traghetti da e per la Sicilia, mi sembra una presa di posizione alquanto preconcetta da parte del Ministro dei lavori pubblici. Può darsi che il Ministro, quando è venuto in Commissione, non avesse approfondito l'argomento; con questo mio intervento spero che ci si sia fatta un'idea più esatta del problema e pertanto mi augurò che il Ministro rivedrà il suo giudizio negativo formulato in astratto senza la piena conoscenza del problema.

Altra questione che ho sollevato, con l'ordine del giorno 9.1, riguarda e la riduzione del canone per le case assegnate dallo Stato

ai sinistrati di Agrigento e l'attuazione dell'articolo 5-bis della legge n. 590 del 30 luglio 1966: tale ordine del giorno non sarebbe stato accolto dal Governo perchè già si sarebbe provveduto a dare pratica attuazione a quanto richiesto. Se così fosse, non v'era altro da fare che accogliere l'ordine del giorno senza esprimere giudizi negativi e pungenti. Sarei veramente soddisfatto se le cose stessero come sbrigativamente ha dato ad intendere il signor Ministro: doppiamente soddisfatto perchè questa sarebbe una vittoria delle lotte popolari che hanno condotto nell'arco di questi ultimi cinque anni i sinistrati di Agrigento; e lo sarei in prima persona, considerato che in questi anni sono stato il parlamentare che si è battuto ininterrottamente per risolvere questi problemi.

Più volte mi sono permesso di sollecitare, con interrogazioni, interpellanze, proposte di legge, ordini del giorno e interventi in sede di dibattito sul bilancio dei lavori pubblici, l'attenzione degli organi esecutivi affinché mantenessero fede agli impegni assunti in occasione di quel disgraziato frangente.

Quanto affermo è documentabile pienamente anche con le risposte avute dai Ministri che si sono succeduti da allora a oggi. Non è però questo che mi interessa. Mi preme sottolineare che non basta a distanza di cinque anni presentare un progetto di legge che, come ho avuto modo di constatare, si vuole fare apparire come una elargizione magnanima del signor Ministro ai sinistrati di Agrigento.

Questa è infatti la propaganda che il PSI sta conducendo in questi giorni in provincia.

In base a tale propaganda, non sono le lotte nè le manifestazioni nè gli scioperi che avrebbero determinato il riconoscimento dei diritti dei sinistrati e il conseguente provvedimento, bensì la buona propensione del Ministro.

Purtroppo a questo tipo di *slogans* sono ricorsi i compagni socialisti pur di racimolare qualche voto fra i sinistrati, i quali sanno invece quanto tempo ci sia voluto per smuovere l'insensibilità del Governo.

Io purtroppo sono convinto che prima di arrivare alla soluzione reale dei problemi

dei sinistrati ci vorranno ancora lotte popolari e iniziative dei sinistrati; e ciò dico per la profonda sfiducia che nutro nei confronti del Governo in relazione ai tristi precedenti in materia.

Ora non basta annunciare che il Consiglio dei ministri ha presentato un disegno di legge che ancora non trovo neppure stampato; chiedo formalmente l'impegno che il disegno di legge venga portato in discussione con la massima urgenza senza rimandare alle calende greche il problema perchè non è più procrastinabile.

I sinistrati attendono giustizia e molti attendono ancora la casa; i sinistrati che hanno avuto la casa vogliono essere tranquilli senza la spada di Damocle dell'ufficiale giudiziario e della carta bollata che pesa permanentemente sul loro capo. Questa è la realtà vera e non quella che si vuole fare apparire come tale.

Spero di essere stato chiaro anche su questo argomento e auspico che l'onorevole Ministro assuma più concreti impegni in materia. Questi Governi sanno prendere provvedimenti urgentissimi quando fa comodo ai padroni per spremere le tasche dei contribuenti meno abbienti, ma non legiferano mai per decreto quando invece si tratta di venire incontro alle giuste rivendicazioni avanzate dal mondo del lavoro in generale. I sinistrati vogliono, per avere quanto loro dovuto per legge, che vengano accorciati al massimo i tempi e che venga messa in moto una procedura celere e snella al fine di tranquillizzarli dopo tanti anni di grosse delusioni.

L'altra questione riguarda i terremotati. Ho letto che l'altro ieri alla Camera il Sottosegretario agli interni rispondendo alle interrogazioni di colleghi della sinistra sulla destinazione dei miliardi raccolti per i sinistrati e a proposito del dramma che vivono i terremotati del Belice ha tentato anche lui, come ha fatto il Ministro dei lavori pubblici in Commissione, di scaricare sui comuni siciliani terremotati la responsabilità della mancata ricostruzione e di quant'altro si sarebbe dovuto fare e non si è fatto. Si possono tentare quante giustificazioni si vogliono. Sta di fatto che i terremotati del Belice vivono ancora nelle baracche e che nien-

te è stato fatto per avviare la ripresa economica della zona. La verità è che ogni iniziativa per risolvere i problemi dei terremotati è stata sempre bloccata da una burocrazia elefantina e da lungaggini incredibili; perciò vi è un grave malcontento la cui responsabilità ricade sui governi, nazionale e regionale, che a Roma e a Palermo sono dello stesso orientamento politico e fanno la stessa politica. Non capisco perchè non si voglia sentire parlare di certe cose e perchè i Ministri interrogati cerchino di nascondere la verità adducendo giustificazioni puerili e facendo la politica dello scaricabarile. La verità è che a distanza di tre anni e più dal terremoto centomila siciliani vivono ancora nelle baracche e non vi è ancora nessuna casa costruita. Se tutto andasse bene, secondo le ottimistiche dichiarazioni del Governo, non si capirebbe il perchè del gravissimo disagio esistente tra quelle popolazioni e non si capirebbe perchè il presidente Saragat nel ricevere i sindaci dei quattordici comuni terremotati ha dovuto dare loro ragione del pessimismo che li invade.

So degli impegni a parole che sono stati presi in diverse occasioni per affrontare i problemi scottanti dei terremotati che vanno dai contributi per rifarsi la casa alle famiglie che l'hanno avuta distrutta, alla costruzione di case popolari, edifici pubblici, strade e fognature; sappiamo però anche che ricostruire case senza offrire occasioni di produzione e posti di lavoro serve alle grandi imprese edili che si ingrossano i portafogli sulle disgrazie dei terremotati; e, guarda caso, questi impresari diventano invariabilmente organizzatori del galoppinaggio elettorale dei Ministri e Sottosegretari dei lavori pubblici in Italia. Perciò insieme alla ricostruzione abbiamo chiesto posti di lavoro per porre fine alla emigrazione. Per un serio sviluppo economico ci sarebbe bisogno di 200.000 posti stabili nella Valle del Belice mentre è notorio che i piani del Governo prevedono la creazione di 25.000 posti di lavoro per tutta la Sicilia per i prossimi tre anni.

Ecco cosa vuole il nostro ordine del giorno: abbiamo voluto e vogliamo impegnare il Governo ad operare praticamente per ve-

nire incontro alle necessità delle popolazioni così drammaticamente colpite dal sisma; il Ministro ha tentato ancora una volta di sfuggire a questo impegno che gli abbiamo richiesto e perciò ho riproposto l'argomento in Aula. Nei confronti dei terremotati vi è un grave e negligente ritardo che diventa ancora più ingiurioso quando si fanno promesse offrendo cose già maturate e tecnicamente stabilite, senza tenere poi conto delle leggi votate dal Parlamento volte a sanare le nuove e grosse ferite segnate sul martoriato corpo della Sicilia nel gennaio 1968. Perciò chiedo che il Ministro riveda la posizione da lui assunta in Commissione ed accolga le richieste formulate con l'ordine del giorno da me presentato. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, il quale è invitato ad esprimere anche il parere sui vari ordini del giorno.

Z A N N I E R , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, pur nella ristrettezza del del tempo concesso al Senato per l'approvazione del bilancio dello Stato, sento il dovere di prendere brevissimamente la parola per ringraziare innanzitutto gli onorevoli senatori della maggioranza e dell'opposizione che sono intervenuti sul bilancio dei lavori pubblici e per esprimere alcune valutazioni sulle indicazioni e proposte da essi formulate per l'avvio di una più organica e unitaria politica dei lavori pubblici.

Desidero altresì associarmi ai consensi ed agli apprezzamenti positivi manifestati nei confronti della seria relazione stesa dal collega senatore Piccolo e giustificare nel contempo l'assenza del ministro Lauricella, impegnato nella Commissione lavori pubblici della Camera per l'esame del noto disegno di legge riguardante i problemi della casa.

Sarebbe mia intenzione dare delle risposte esaurienti agli interessanti interventi svolti voi in politica urbanistica voi per i problemi della difesa del suolo, voi per quanto riguarda il fondamentale problema alla

ribalta del Senato proprio in questi giorni, cioè la difesa dell'ambiente, ed infine il problema della casa, ma desidero non soffermarmi su questi temi proprio per gli impegnativi compiti che il Senato ha di fronte e per la ristrettezza dei tempi che ha a disposizione nell'esame delle altre tabelle allegate al bilancio dello Stato.

Vorrei sottolineare però che fra tutti quei provvedimenti sui quali vi è un generale consenso (anche su quelli indicati da certe parti dell'opposizione ad esempio in merito alla priorità ed all'urgenza di una nuova politica urbanistica nella quale dovrebbe inserirsi organicamente anche il provvedimento per l'abitazione attualmente all'esame della Camera, al fine di evitare quegli squilibri che possono dar luogo a lunghe procedure e forse anche a contestazioni di carattere costituzionale, come da esperienze precedentemente avute con la legge 167), impegno prioritario e preciso del Ministero dei lavori pubblici è di varare il più rapidamente possibile un nuovo disegno di legge urbanistica, per dare non solo una risposta di assetto territoriale, ma anche per inserire in questo contesto tutti i complessi problemi di una politica di programmazione.

Desidero chiudere questo mio intervento di ringraziamento, più che di risposta o di replica alla relazione ed agli interventi svolti in questo dibattito, soffermandomi su un problema che ritengo fondamentale in uno Stato che vuole avviare concretamente una politica di programmazione: si tratta del problema della riforma strutturale e organizzativa del Ministero dei lavori pubblici, per quanto attiene agli organici di questo Ministero. È il problema di fondo di ogni politica di programmazione, a cui dobbiamo guardare con attenzione e, in analogia con l'impegno che è stato preso in Commissione lavori pubblici, dovremo portare la questione alla attenzione del Parlamento per dare una risposta risolutiva.

Non è pensabile che il Ministero dei lavori pubblici possa continuare l'espletamento della sua attività, sia nel settore urbanistico, sia nei settori della casa, delle scuole, degli ospedali e delle altre opere pubbliche in genere con organici che sono del 30

per cento inferiori ai posti che si prefiguravano cento anni fa. Quindi la mancanza di circa 350 ingegneri, rispetto agli attuali superati organici, rappresenta una deficienza gravissima, specie in un momento in cui lo Stato deve porsi in condizione di affrontare, oltre ai numerosi problemi che riguardano la politica territoriale, urbanistica, eccetera, tematiche di carattere tecnico e scientifico, per le quali è necessario avere la presenza di qualificati esperti nei settori dei vari Ministeri, con particolare riferimento a quello dei lavori pubblici.

È quindi con impegno che il Ministero dei lavori pubblici inizierà prossimamente, appena conclusi gli importanti dibattiti sul problema della casa, lo studio per il riordino del settore, per l'adeguamento del personale non solo quantitativamente ma anche qualitativamente alle reali esigenze del Ministero. Ho voluto soffermarmi su questo che ritengo il problema fondamentale per qualsiasi politica di programmazione, perchè, se non sarà risolto organicamente, continueremo ad esporre ricchezza di idee e di enunciazioni, ma avremo povertà di conoscenze e soprattutto di mezzi e di strumenti per attuare quelle riforme che riteniamo di dover portare a termine nel più breve tempo possibile.

Chiudo questo mio improvvisato intervento ringraziando ancora i colleghi intervenuti e assicurando loro che sarà mia cura tenere in attenta considerazione i contributi positivi che hanno portato a questo interessante dibattito. Per quanto concerne gli ordini del giorno presentati dal senatore Raia e da altri senatori, desidero innanzitutto riconfermare le valutazioni già espresse dal Ministro nella Commissione lavori pubblici.

Circa il primo ordine del giorno faccio presente che le proposte in esso contenute possono considerarsi ormai risolte in quanto il Ministero dei lavori pubblici dopo un attento esame delle condizioni stabilite per l'affitto degli alloggi realizzati dall'Istituto case popolari di Agrigento, in località Villaseata, con decreto in data 27 febbraio 1971, adottato di concerto con il Ministero del tesoro, ha stabilito che i canoni annui di locazione vengano commisurati complessivamente all'1,30 per cento, e precisamente: 0,80 per

manutenzioni e 0,50 per frutto capitale. L'1,30 per cento quindi incide sul costo medio generale delle sole costruzioni, con esclusione delle spese di urbanizzazione primaria e secondaria.

Quanto all'altro rilievo contenuto nello stesso ordine del giorno, del mancato risarcimento dei danni subiti dai privati a seguito della frana, si fa rilevare che con recente provvedimento approvato dal Consiglio dei ministri (ed io mi impegno a segnalare la cosa all'ufficio legislativo del Ministero affinché vengano date al senatore Raia le opportune informazioni e copia del disegno di legge in questione) ai proprietari degli immobili espropriati compresi nel rione Addolorata da trasferire è stata concessa la facoltà di scelta tra il pagamento delle indennità di espropriazione, la cessione gratuita in proprietà dell'alloggio o del locale ad essi assegnato dalla apposita commissione, nonché la concessione di un contributo graduato in relazione alla consistenza dell'immobile da ricostruire e l'assegnazione gratuita dell'area.

Lo stesso provvedimento legislativo prevede il trasferimento *ex lege* dell'abitato del rione Addolorata a cura del Ministero dei lavori pubblici in base ad un programma predisposto dal Genio civile, di intesa con il Comune, ed approvato dal provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Sicilia. Si ritiene quindi che il provvedimento predisposto dal Governo, unitamente all'impegno di accelerare le procedure per il risarcimento dei danni, possa dare le assicurazioni richieste con l'ordine del giorno.

Circa l'acceleramento delle procedure colgo l'occasione per dare risposta al senatore Tansini che ha svolto un intervento interessante soprattutto per quanto riguarda la modifica della legislazione, e delle normative, per la realizzazione delle opere pubbliche, perchè quando anche avessimo una legge già approvata per affrontare il problema della casa, tra il momento dell'approvazione del provvedimento e la posa del primo mattone, tenendo conto dei tempi tecnici e amministrativi della legislazione

attuale vigente nel nostro Stato, passerebbe come minimo un anno di tempo per cui l'ultimazione dell'opera avverrebbe all'incirca dopo tre anni dal momento del varo della legge.

Ci siamo quindi preoccupati ed abbiamo costituito (proprio su mia iniziativa, poichè sostenevo da diversi anni questa tesi in qualità di parlamentare) una commissione per la revisione delle normative in materia. Vogliamo rendere cioè gli enti locali enti funzionali, vogliamo fare degli enti locali enti che siano in grado di operare con un solo controllo a valle, quello del collaudo. Quindi questi sono compiti che cercheremo di accelerare proprio per dare le risposte che anche il senatore Raia ha sollecitato.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, concernente la richiesta di impegno al Governo di dare seriamente e compiutamente esecuzione ai piani di intervento già programmati a favore dei comuni interamente distrutti o seriamente danneggiati, faccio presente che in merito all'attuazione dell'opera di ricostruzione dei comuni siciliani colpiti dal terremoto del gennaio del 1968 sono già risolti i principali ostacoli che si erano manifestati soprattutto nella scelta delle aree per gli insediamenti abitativi dei 14 abitati dichiarati totalmente o parzialmente da trasferire. Si è data attuazione ai programmi per le opere previste per i nuovi insediamenti abitativi soprattutto per ciò che riguarda la realizzazione delle opere di urbanizzazione che costituiscono la premessa indispensabile perchè possano appaltarsi le opere previste nei programmi stessi. I programmi in atto in tutte le zone terremotate prevedono un investimento pari a circa 66 miliardi ed in particolare questi 66 miliardi sono così distribuiti: lavori in corso di esecuzione, 22 miliardi 800 milioni circa, lavori appaltati, 8 miliardi 650 milioni circa, lavori in corso di appalto, 8 miliardi 900 milioni, progetti approvati (decreti in corso di registrazione) 4 miliardi 900 milioni, progetti in corso di approvazione, 5 miliardi 600 milioni, per un totale di circa 50 miliardi e 900 milioni. Quindi sulla somma assegnata sono stati impegnati già 50 miliardi e 900 milio-

ni, dei quali solo 5 miliardi e 600 milioni sono per progetti in corso di approvazione. Perciò anche a distanza di due anni è comprensibile che ci si trovi in questa situazione di disagio data la lunghezza dei tempi necessari per l'attuazione di tali spese. (Ci sono ancora in corso le dolorose esperienze avute nel Vajont).

Tenendo conto di quanto detto prima, cioè della complessità delle procedure che uno Stato deve compiere per portare a realizzazione queste opere, cioè dal momento in cui si passa dall'idea al progetto e alla realizzazione del progetto, i tempi richiesti vanno veramente al di là della dinamica di una società moderna, per cui si rende oltremodo necessario un lavoro di riforma regolamentare e normativa, per dare allo Stato, ma soprattutto agli enti locali, chiarezza e serenità nell'adempimento di questi importanti compiti: anche tale problema accanto a quello che ho già segnalato è urgente e indifferibile.

Nelle zone terremotate poi a cura delle sezioni autonome del Genio civile è in fase di realizzazione un programma per un totale complessivo di circa 15 miliardi 800 milioni che riguardano: opere in esecuzione diretta dell'Amministrazione dei lavori pubblici, opere delegate ad enti locali (curie, enti di assistenza e beneficenza). Altri contributi concessi a privati per il ripristino di immobili ammontano a 590 milioni ripartiti tra le provincie di Trapani, di Agrigento e di Palermo.

Si ha ragione quindi di ritenere, senatore Raia, che con i provvedimenti in corso, superata ormai la fase di progettazione e quella iniziale e nonostante la complessità delle procedure che la realizzazione di tali opere comporta, siamo ormai in fase di piena realizzazione. Da ciò si deduce evidentemente l'impegno del Governo di dare attuazione ai piani di intervento già programmati e di favorire tutti gli interessati. Ritengo che il Ministro dei lavori pubblici in sede di Commissione abbia considerato non accoglibile l'ordine del giorno perchè il Ministero ha già eseguito tutti gli adempimenti necessari a porre in atto questa normativa a favore dei sinistrati.

Il terzo argomento segnalato sempre dal senatore Raia e da altri riguarda la richiesta

di impegno del Governo ad esaminare con la dovuta attenzione la possibilità di esentare tutti gli automezzi circolanti in Sicilia dal pagamento di pedaggi sulle autostrade. Non ero presente alla riunione in cui è stato presentato questo ordine del giorno ma sono d'accordo con la decisione allora presa di respingere un ordine del giorno che chiede il permesso di far transitare gratuitamente automezzi privati sulle strade concesse a pedaggio dal momento che tali strade sono oggetto di una concessione. Infatti mentre la loro realizzazione è opera dell'iniziativa privata, queste strade passano allo Stato gratuitamente dopo un certo periodo di tempo che decorre dalla concessione. Resta però alle società che le hanno realizzate il diritto al pedaggio per l'ammortamento del capitale investito per la costruzione delle medesime.

Al di là della valutazione negativa, per evidenti motivi di logica e di illegittimità, desidero informare il senatore Raia che non solo in Sicilia, ma per tutta l'Italia abbiamo bloccato l'autorizzazione di nuove concessioni o di programmazione di nuovi interventi autostradali fino a quando non sarà approvato il piano di sviluppo '80; in tale attesa siamo tutti d'accordo — come ho già affermato in sede di esame del disegno di legge concernente la modifica della legge 181, che prevede lo stanziamento di 170 miliardi a favore dell'ANAS — di potenziare la viabilità statale minore per dare una risposta soprattutto alle aree più depresse, mettendole in condizioni di servirsi di strade statali senza pedaggio idonee ad assolvere al compito che alle strade stesse viene assegnato.

Con queste argomentazioni ho esaurito la illustrazione dei motivi per i quali il Ministero, e quindi il Governo, rigetta questi ordini del giorno pur dando all'onorevole presentatore degli ordini del giorno stessi assicurazione che saranno tenute in attenta considerazione tutte le segnalazioni, per quanto accettabili, che ha fatto.

P R E S I D E N T E . Senatore Raia, mantiene l'ordine del giorno 9.1?

R A I A . Lo mantengo, onorevole Presidente, e non ho motivo di illustrarne nuova-

mente le ragioni. Anche in riferimento al secondo punto relativo alla questione di cui parlava l'onorevole Sottosegretario, l'articolo 5-bis era inserito in una legge del 1966. Quindi i tre anni sono già passati, onorevole Sottosegretario: sono già passati da tempo. Pertanto, in base a quella legge, al cui esame tutti abbiamo partecipato, il Governo avrebbe dovuto provvedere, mentre fino ad ora non ha provveduto. Attualmente, quindi, le cose rimangono nella situazione alla quale ho accennato nel mio intervento.

Mantengo quindi, ripeto, il mio ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Si dia nuovamente lettura dell'ordine del giorno 9.1 del senatore Raia e di altri senatori.

B E R N A R D I N E T T I , Segretario:

Il Senato,

considerate le condizioni economico-sociali di estremo disagio in cui versano i cittadini di Agrigento, sinistrati della frana del 19 luglio 1966, abitanti nel centro di Villasetta, a circa 10 chilometri dal capoluogo;

considerata l'esosità del canone di affitto, oscillante tra le 10 e le 18.000 lire mensili, che i cittadini di Villasetta pagano all'IACP, pur risiedendo in un centro sprovvisto di farmacia, ufficio postale, ambulatorio medico, eccetera;

rilevato altresì che ai medesimi non è stato ancora corrisposto alcun risarcimento per i danni subiti a causa della frana, come stabilito dalla legge,

impegna il Governo:

a far ridurre il canone di affitto suddetto, in relazione alle condizioni economico-sociali degli interessati;

e a provvedere al risarcimento dei danni ai sensi di legge.

Tab. 9.1. RAIA, VENTURI Lino, MENCHINELLI, PREZIOSI, TOMASSINI, NALDINI, LI VIGNI, CUCCU

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno, non accettato dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Senatore Raia, mantiene l'ordine del giorno 9.2?

R A I A . Lo mantengo.

P R E S I D E N T E . Si dia nuovamente lettura dell'ordine del giorno 9.2 del senatore Raia e di altri senatori.

B E R N A R D I N E T T I , Segretario:

Il Senato,

considerato l'estremo disagio economico-sociale in cui versano ancora, ad oltre tre anni dall'evento del gennaio 1968, i cittadini dei comuni siciliani colpiti dal sisma,

impegna il Governo a dare seriamente e compiutamente esecuzione ai piani di intervento già programmati a favore dei Comuni interamente distrutti o seriamente danneggiati.

Tab. 9.2 RAIA, VENTURI Lino, MENCHINELLI, PREZIOSI, TOMASSINI, NALDINI, LI VIGNI, CUCCU

P R E S I D E N T E . Metto ai voti quest'ordine del giorno, non accettato dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Senatore Raia, mantiene l'ordine del giorno 9.3?

R A I A . Signor Presidente, l'onorevole Sottosegretario, nel dare una spiegazione per il non accoglimento del mio ordine del giorno, ha voluto dire che vi sono delle situazioni giuridiche che non consentono quanto io ho chiesto con l'ordine del giorno stesso. Ma l'ordine del giorno non è una legge e quindi da parte del Governo ne avrei desiderato l'accoglimento. Io ho già presentato un disegno di legge per risolvere questo problema, per esonerare dal pedaggio tutti gli autoveicoli che transitano sulle strade siciliane. Quindi c'è già questa posizione contenuta in un disegno di legge che è già stato presentato e che si trova già al Senato. Veramente quindi non capisco questa rigidità nel non voler accogliere un ordine del giorno che riguarda in modo

particolare strade e autostrade sulle quali è obbligatorio circolare, non essendovi altre strade, dal momento che l'ANAS non è intervenuta e che non sono stati fatti i lavori necessari per ammodernare quelle esistenti.

In ogni caso, date le assicurazioni del Governo di esaminare in ogni caso il problema in termini positivi — mi sembra che questo abbia detto l'onorevole Sottosegretario — non insisto per la votazione dell'ordine del giorno anche per non compromettere per il prossimo futuro l'esito positivo della mia proposta di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1660 relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella 10).

È iscritto a parlare il senatore De Matteis. Ne ha facoltà.

D E M A T T E I S . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non vi nascondo un certo disagio nel dovere, in questo mio breve intervento, ripetere alcune sollecitazioni in tema di politica dei trasporti che già ebbi a rassegnare in occasione della discussione del preventivo 1970. Purtroppo anche quest'anno, nel bilancio che stiamo esaminando relativo al 1971, sembrerebbe offerta l'occasione, per il ripetersi di certi fenomeni in rapporto soprattutto alle spese di esercizio e agli investimenti, per far pensare che la dianzi accennata politica dei trasporti non verrebbe considerata con l'impegno che deve presiedere all'attività del Governo e quindi del Parlamento.

Ma ciò per fortuna, sia pure con tutte le carenze che andrò ad esporre nel corso di questa mia breve disamina, non si verifica; cosicchè in definitiva le complesse attività del Dicastero dei trasporti non possono non essere giudicate positive.

Per vero il bilancio in esame, a prima vista, sembra di ordinarissima amministrazione e privo anche di un corretto rapporto tra le spese correnti e quelle in conto capitale. Infatti, a fronte di 99 miliardi e 329

milioni di spesa per la parte corrente, vi sono soltanto 16 miliardi e 536 milioni per il conto capitale ossia per gli investimenti. Manca, in altri termini, a mio modesto avviso, quella necessaria corrispondenza tra le spese di esercizio e quelle previste come impiego produttivo.

Senonchè gli investimenti votati da leggi speciali, quelli che sono all'esame del CIPE e quelli racchiusi nel piano poliennale delle Ferrovie, del quale lo stesso onorevole Ministro ha dato notizia alla 7ª Commissione del Senato, se non eliminano completamente tale sproporzione, tuttavia la riducono a misura di corretta amministrazione.

Sul fatto che la politica degli investimenti, così come prevista nel piano decennale oggi in via di esaurimento, abbia avuto particolare riguardo al trasporto ferroviario, per essere questo una delle componenti fondamentali per lo sviluppo economico del Paese, non cade dubbio alcuno, ma a me sembra pacifico — e credo che nessun collega lo possa smentire — che stiamo realmente pagando le enormi lentezze operative del passato, di fronte ad uno sviluppo dei diversi modi di trasporto che la continua crescita del nostro Paese giorno per giorno imponeva all'Esecutivo ed al Parlamento.

In altri termini, non si ebbe, per il passato, una visione estremamente chiara di quella che doveva essere la politica dei trasporti, intesi questi soprattutto come servizio sociale, che avrebbe dovuto anche sensibilmente scoraggiare certe tendenze quali quelle dell'eccessivo uso della gomma.

Nonostante ciò, per come ci è dato conoscere anche dalla relazione del collega Lucchi, il trasporto su strada ferrata ha segnato un notevole aumento, cosicchè oggi non vi è chi non veda come sia necessario ed urgente che l'Esecutivo e, per esso, l'onorevole Ministro dei trasporti guardi all'Azienda ferroviaria con ogni sorta di impegno, per modo che la stessa, oltre a guadagnare nelle realizzazioni il tempo perduto, possa essere in linea con la crescita democratica del Paese, onde soddisfare quelle esigenze che ogni giorno ed in modo sempre più pressante le vengono poste da una società civile come la nostra.

Nel mio intervento sul bilancio preventivo del 1970 ebbi a rilevare come la ferrovia in Italia si fosse sviluppata in senso longitudinale — data anche la configurazione della nostra penisola — avendo avuto sempre scarso rilievo invece lo sviluppo in senso trasversale. Mi pare che non si possa più perdere tempo e che l'Azienda ferroviaria debba risolvere in concreto anche questa situazione e in merito pare che esistano precise indicazioni e graduali realizzazioni nel richiamato piano pluriennale dei trasporti. E a proposito di questo mi debbo rallegrare con l'onorevole Ministro perchè con lo stesso si è finalmente posto il dito sulla piaga del raddoppio e dell'elettrificazione del binario Bari-Brindisi-Lecce, opera che tanto ha appassionato per anni ed anni l'intera Puglia e, in modo particolare, la provincia di Lecce. La realizzazione di tale opera, alla quale deve darsi priorità rispetto a qualsiasi altra, non solo servirà a congiungere in modo sollecito le popolazioni del Salento a Bari e quindi a tutti gli altri paesi del Centro e del Nord, ma porrà fine ad una ingiustificata discriminazione anche tra le stesse province pugliesi poichè i cittadini della provincia di Lecce non sono mai riusciti a darsi contezza delle ragioni in base alle quali la stessa Cassa per il Mezzogiorno, volendo impiegare una modesta quantità di denaro per la tanto reclamata realizzazione, abbia inteso iniziare i lavori da Brindisi verso Bari e non da Lecce verso Brindisi, come sarebbe stato più giusto ed opportuno, ponendo in tal modo in essere un'attività che è la più idonea a turbare gli animi di quelle popolazioni alle quali non a torto è sembrato di venire escluse da quell'indispensabile collegamento, resosi ogni giorno più necessario, non solo per una prospettiva di sviluppo industriale, ma anche per un adeguato sviluppo turistico delle coste salentine, nonchè per il trasporto delle primizie e dei prodotti agricoli, che attraverso la ferrovia raggiungono non pochi Stati esteri.

Sempre in tema di strade ferrate non posso fare a meno, ora che mi si offre l'occasione, di porre all'attenzione del Governo e del Parlamento il problema, ormai diven-

tato famoso, dei cosiddetti rami secchi e delle ferrovie in concessione. Come ebbi a dire anche l'anno scorso, i trasporti costituiscono un servizio sociale al quale lo Stato non può e non deve sottrarsi. In questo clima deve esaminarsi il problema dei rami secchi, mentre quello delle ferrovie in concessione va esaminato in rapporto al tipo di politica che il Governo intende fare. Sono due problemi che vanno affrontati con serietà e con urgenza in modo che si traggano le dovute conseguenze, che non potranno non essere, comunque, quelle di un miglioramento del servizio del quale possono fruire le popolazioni interessate. In altri termini, quelle linee che furono indicate come rami secchi perchè a scarso traffico debbono essere migliorate così da renderle più agevoli all'uso, incrementando in tal modo il traffico, mentre per le ferrovie in concessione è necessario che si sappia se le stesse debbono essere mantenute o se invece devono essere rilevate dallo Stato. Tuttavia, nell'uno e nell'altro caso, vanno potenziate, rese più agibili e più rispondenti alle esigenze della crescita del Paese che oggi più che mai richiede, anche in tema di trasporti — come è stato riconosciuto, del resto, da ogni parte — servizi sempre più competitivi e rispondenti alle necessità delle popolazioni interessate.

È necessario quindi uscire dalla posizione di attesa per affrontare con decisione il problema senza tentennamenti o perplessità che certamente non giovano alla crescita civile e democratica delle nostre popolazioni.

Sempre in tema di ferrovie in concessione non posso fare a meno altresì di indicare l'estremo disagio nel quale ancora oggi vive l'intera categoria degli assuntori, al cui problema, nonostante i vari disegni di legge presentati al Senato, non si è riusciti a dare una giusta soluzione, così come è avvenuto invece per gli assuntori dipendenti dall'amministrazione ferroviaria dello Stato. Nè si venga a dire che il problema va posto dinanzi alla 7^a Commissione del Senato investita della discussione del disegno di legge, poichè gli innumerevoli rinvii hanno posto in chiara luce la mancan-

za di volontà del Governo — mi riferisco particolarmente al Tesoro — di affrontare e risolvere il caso reso ancor più grave per aver creato, per l'assenza della legge che sollecito, figli e figliastri. Trattasi di una categoria che non possiamo e non dobbiamo più trascurare se vogliamo essere giusti e non operare discriminazioni rispetto a lavoratori, come gli assuntori delle ferrovie in concessione, che forse hanno il solo torto di prestare la loro opera talvolta in zone sperdute e lontane dalla società civile.

Una breve rassegna ora, in questi altri pochi minuti concessissimi, per quanto attiene ai trasporti aerei. Negli ultimi anni questi hanno assunto proporzioni sempre più vaste, cosicchè il Governo e il Parlamento non possono rimanere estranei alla continua richiesta dei vecchi e nuovi utenti. Non abbiamo dati statistici recenti perchè quelli indicati a pagina 12 della relazione che accompagna la tabella in esame si riferiscono al 1969 ma tali dati, inquadrati nel movimento nazionale e internazionale che ogni giorno siamo chiamati a registrare, ci danno contezza delle pressanti richieste che provengono da ogni parte in tema di trasporti aerei.

Al crescente aumento dei passeggeri, che è stato del 18,2 per cento, e delle merci, che hanno registrato un aumento ancora più notevole — 32,1 per cento — non ha fatto riscontro un adeguato movimento di aeromobili che è cresciuto di appena l'8,6 per cento. La spiccata tendenza al dianzi indicato uso del servizio aereo non può far rimanere indifferenti coloro che hanno la guida del Paese e la responsabilità della sua crescita democratica, cosicchè non possiamo ignorare le condizioni dei nostri aeroporti che mancano di strutture e di infrastrutture, senza dire che quelle ora esistenti non sono affatto adeguate alle necessità del servizio.

Abbiamo quasi tutti gli aeroporti privi di *radar*, il che è grave perchè viene a mancare quella necessaria sicurezza nei voli che interessa non solo i viaggiatori, ma anche il personale di volo. Lo stesso aeroporto di Fiumicino, per il quale non è mancato l'impegno del Governo, non ha più capacità ri-

cettiva, per cui si appalesa l'urgenza che siano affrettati i lavori di ampliamento, al cui finanziamento si è provveduto con speciale provvedimento legislativo. Vi è sempre più l'urgente necessità di meglio collegare il Sud con il Centro e con il Nord, poichè non vi è chi non veda quanto tali collegamenti possano e debbano giovare allo sviluppo economico e sociale di quelle zone. Ma per fare ciò è necessario mantenere prezzi che siano anche del tutto competitivi, il che è possibile solo con un adeguato sostegno economico e finanziario per le società di navigazione aerea per l'esercizio di queste linee a scarso traffico. Ancora non si è riusciti a realizzare, a Bari, un aeroporto capace di soddisfare le pressanti richieste di un vastissimo numero di operatori impegnato in ogni sorta di attività, che va dall'industria al commercio, alla cultura, all'arte, alla scienza, onde impedire qualsiasi motivo di ritardo dello sviluppo economico e sociale di questa grande città, alla quale va dato atto dell'operosità della sua popolazione sempre più protesa alla realizzazione di centri di produzione e di occupazione ad ogni livello.

Certamente alcune delle lacune da me così sommariamente enunciate saranno colmate non appena il disegno di legge n. 2228, già votato da quest'Assemblea, avrà ottenuto il *placet* della Camera dei deputati, dinanzi alla quale ora è in discussione; ma la spesa di lire 35 miliardi ivi prevista è del tutto insufficiente, occorrendo a mio modesto avviso anche in questo settore dei trasporti un piano pluriennale di investimenti che tenga conto non solo delle attuali inadeguatezze delle strutture e infrastrutture, ma anche della continua richiesta di servizi da parte di un Paese in continua evoluzione. In altri termini si rende urgente e pressante l'utilizzo di più consistenti risorse finanziarie inquadrata in un ordinato programma di sviluppo della rete aeroportuale italiana, per favorire l'espansione e l'attività aerea e impedire che la stessa sia frenata dall'insufficienza delle strutture.

A conclusione di questo mio tanto breve e modesto intervento, mentre esprimo il giudizio favorevole del Gruppo socialista alla

tabella in esame, nutro ogni sorta di fiducia che l'onorevole Ministro e oggi l'onorevole Sottosegretario, apprezzando quanto da me evidenziato, avviino il problema dei trasporti a concreta soluzione.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Sammartino. Ne ha facoltà.

S A M M A R T I N O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile si identifica quasi integralmente con il bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Quindi, prima di ogni altra considerazione, mi soffermerò appunto su questi aspetti squisitamente finanziari della Azienda delle ferrovie dello Stato, il cui bilancio si presenta con un disavanzo che, rispetto al 1970, è di 64 miliardi 445 milioni in più. Esso presenta entrate per oltre 995 miliardi e spese per oltre 1.379 miliardi di lire, con un disavanzo, dunque, di 383 miliardi e 600 milioni circa. Il totale delle entrate supera di 42 miliardi e 554 milioni quelle dell'anno precedente per effetto differenziale delle maggiori entrate correnti (52 miliardi e 533 milioni) e in conto capitale (20.800.000) e della minore entrata per accensione di prestiti (10 miliardi).

Questa, in sintesi puramente e crudamente aritmetica, la situazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1971. Se vogliamo fermarci ad una analisi rigorosa e puntuale delle ragioni del maggiore disavanzo, dobbiamo necessariamente ricordare che a circa 90 miliardi ammontano le maggiori spese dovute all'attuazione dei provvedimenti legislativi promossi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che vanno così ripartite: 28 miliardi per la riduzione dell'orario di lavoro, 28 miliardi e 300 milioni per la revisione delle competenze accessorie, 4 miliardi e 200 milioni per l'inquadramento in ruolo degli assuntori, 20 miliardi e 300 milioni per il riassetto delle carriere e conseguente riassetto economico, 2 miliardi e 500 milioni per la concessione di miglioramenti economici agli ex combattenti ed infine 6 miliardi 700 milioni per l'aumento della scala mobile. Questo lo spec-

chio chiaro della situazione puramente finanziaria dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, sul cui bilancio una vasta corrente di opinione, non perfettamente informata, grida confusamente, accusando quell'amministrazione di scempio del pubblico denaro e di irresponsabilità amministrativa

Sì, onorevoli colleghi! Quando si parla del *deficit* delle Ferrovie dello Stato, si parla di una amministrazione che getterebbe allegramente dai finestrini dei treni miliardi al giorno! Ciò perchè la gente non conosce la tecnica di questo bilancio, non le voci che lo compongono, non i pesi di cui esso è gravato.

Vale perciò la pena di ripetere le considerazioni altre volte fatte sul perchè di questo bilancio e sulle reali dimensioni del *deficit* che esso presenta. Va detto subito che del bilancio dell'Azienda fanno parte tutte indistintamente le attività svolte dalle ferrovie e che nulla è sottratto al bilancio, essendovi incluse non solo le spese dell'esercizio ferroviario (cioè quelle del personale, dell'energia, delle manutenzioni e dei rinnovi degli impianti fissi e del materiale mobile) ma anche le spese per progettazione lavori, per la loro direzione, per gli uffici studi, nonchè per i servizi di assistenza e di vigilanza, per i servizi sociali, per contributi al fondo pensioni: tutto è compreso nel bilancio. Esso è dunque la fotografia delle spese e dei ricavi. È chiaro che, per ridurre il disavanzo, occorre agire contemporaneamente su due direzioni: ridurre i costi e aumentare le entrate. Ma occorre anche che il bilancio, per essere fedele interprete della realtà aziendale, consideri nel loro giusto valore alcuni oneri che, pur gravando sul bilancio, non sono di pertinenza dell'Azienda, bensì dello Stato.

Il problema della riduzione dei costi è legato strettamente a quello dell'aumento della produttività generale, che, a sua volta, è connesso agli interventi del piano decennale, alla migliore organizzazione dei servizi e alla riorganizzazione funzionale. Gli altri elementi, che gravano pesantemente sul bilancio, sono gli oneri extra aziendali e gli oneri finanziari. Per quanto riguarda gli oneri extra aziendali essi sono quelli che de-

rivano da servizi resi nell'interesse pubblico, ossia trasporti gratuiti o con tariffa ridotta, concessi per motivi non aziendali; oneri per linee o impianti da mantenere in vita per motivi militari, oneri per mantenere in vita determinate linee improduttive; metà degli oneri per il presenziamento dei passaggi a livello; visto che questi ultimi interessano tanto la ferrovia che la strada, non si comprende perchè la spesa relativa debba gravare tutta soltanto sulle Ferrovie dello Stato! Con la legge del 1959 si stabilì che questi oneri vanno rimborsati. In pratica tutto questo viene forfettizzato — se sono bene informato — in 59 miliardi contro i 131 miliardi che, secondo i calcoli, risultano realmente sopportati.

La recente approvazione dei regolamenti comunitari riguardo alla compensazione finanziaria degli oneri extra aziendali e alla soppressione degli oneri di servizi pubblici costituirà finalmente elemento di chiarificazione del bilancio. Ma, intanto, tutto resta a carico dell'Azienda e figura come passivo della gestione.

Poi ci sono gli oneri finanziari, che aumentano ogni anno con ritmo incalzante e veramente indescrivibile. Essi discendono dal fatto che il piano decennale di ammodernamento e riclassamento non viene finanziato dal Tesoro, come molti credono, ma viene realizzato attingendo dal mercato i relativi capitali, mediante l'emissione di obbligazioni da parte dell'Azienda con un onere per interessi che supera il 7 per cento, onere che pesa sul bilancio e che, man mano che il piano si sviluppa, raggiungerà cifre astronomiche. Ora, è vero che in ogni azienda gli interessi per i finanziamenti concorrono alla formazione dei costi, ma occorre tener presente che le Ferrovie operano in regime di concorrenza con la strada e che i due sistemi dovrebbero essere posti dunque su un piano di parità: le strade vengono costruite e mantenute in efficienza dallo Stato o da altri enti pubblici. Si dice che le tasse di circolazione e le imposte sui carburanti servono per coprire le spese di manutenzione delle strade. A parte il fatto che le imposizioni tributarie hanno un fine di fiscalità generale, è certo che non vengono mai messi in conto gli in-

teressi per la costruzione delle strade, statali o non, per il loro ammodernamento o potenziamento. E le spese per la manutenzione, per la segnaletica nei centri abitati, per i controlli, per la polizia stradale e in genere per il personale dell'Azienda nazionale delle strade, dei lavori pubblici, della motorizzazione e di tutti gli uffici che si occupano del traffico stradale stanno tutte nel conto? Certo, le analoghe spese sono tutte comprese nel bilancio delle Ferrovie e, quando si parte da Palermo e si arriva a Milano, tutto è compreso nel prezzo del biglietto.

Un altro aspetto da puntualizzare è che il *deficit* annuo di gestione non viene ripianato dal Tesoro, come molti ritengono, ma viene coperto dalle stesse Ferrovie, anche qui mediante emissione di obbligazioni, con oneri che superano il 7 per cento. Ora, può apparire corretto che l'Azienda provveda da sola alla copertura del proprio *deficit*, come avviene nelle imprese private, ma a patto che si realizzino tutti i presupposti di parità, cioè: libertà commerciali e imprenditoriali, autonomia nel ridimensionamento, autonomia nello stabilire tariffe economicamente valide, oppure, se tutto questo non è possibile per un'azienda di Stato, che vengano almeno valutati gli oneri relativi considerati nel bilancio, il cui disavanzo si ridurrebbe enormemente, e all'esatto valore. Oltretutto, così facendo, ogni iniziativa sociale o politica potrebbe essere cifrata in termini di costo e decisa solo dopo un attento e rigoroso esame di convenienza economica.

La chiarificazione e la sistemazione del bilancio aziendale, da realizzare riequilibrando gradualmente tutti i connessi fattori che lo interessano, è oggi uno dei problemi di fondo che resta da affrontare per un assetto definitivo dell'Azienda ferroviaria.

Che ci sia una diffusa ignoranza sui reali aspetti del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in Italia lo conferma persino un settimanale — precisamente «L'Automobile», del 18 aprile corrente — il quale sotto il titolo «I trasporti con le gambe d'oro» a un certo punto ci fa leggere che è vero che il 1970 ha con-

fermato il rilancio del treno ma « i buoni risultati del traffico non trovano però riscontro nel bilancio disastroso ». L'autore dell'articolo, con aria sufficiente, si affretta a citare — sentite che sapienza, onorevoli senatori! — fra le ragioni del rilancio la stabilità delle tariffe e le concessioni di viaggio a prezzo ridotto a favore di numerose categorie di cittadini. Poi aggiunge che, se sono saliti gli introiti, sono salite le spese di gestione con nuovo allargamento del disavanzo e ricorso massiccio all'indebitamento.

Queste cose scrive un settimanale che vuol essere serio. Ma queste cose sono perdonabili appena all'uomo della strada, non a chi fa — o presume di fare — professione di economia e di politica. Il baldo autore arriva a dire che il rilancio del treno è dovuto alle basse tariffe ed alle facilitazioni di viaggio ferroviario! Guarda caso, proprio i due elementi che, secondo la più obiettiva delle opinioni, sono senz'altro da addurre come fattori che, non eliminabili oggi per la funzione sociale che le ferrovie adempiono, rappresentano una fra le più forti aggravanti sul bilancio. Avremmo gradito che avesse scritto, per la verità, che il rilancio del treno è anche dovuto alla paura che comincia ad esercitare l'automobile e che i 150 morti e le migliaia di feriti, lasciati lungo le corsie dei vari ospedali d'Italia nei tre giorni pasquali, sono un monito tremendo, che autorizza il ritorno alla vecchia sapienza di chi, partendo, cerca ormai un più largo margine di sicurezza.

Un tema di esclusiva e squisita pertinenza politica è quello, per esempio, del coordinamento dei vari sistemi di trasporto. Ciascun sistema ha le sue specifiche caratteristiche tecniche, le quali determinano i limiti del più economico impiego del mezzo stesso, essendo evidente, per esempio, che il mezzo ferroviario è il più idoneo per i trasporti di viaggiatori in massa, non solo a medio, ma anche a breve percorso, purchè esercitato con sistemi moderni, rapidi e frequenti, mentre il trasporto su gomma ha dei limiti nella densità del traffico, nella penetrazione nei centri urbani e, quanto alle merci, soprattutto nel peso-asse degli automezzi, il quale va contenuto entro valori sopportabili dalla

usura della strada, la quale cresce con la quarta potenza del peso.

Il coordinamento comporta la più corretta ripartizione dei traffici, onde i vari sistemi siano utilizzati secondo il criterio della massima economicità globale, al fine di ridurre al più basso limite il costo sociale dei trasporti.

Da qui un indirizzo di orientamento degli investimenti per le infrastrutture, evitando dannosi doppioni in un Paese dalle non grandi risorse e dalle tante primarie necessità, come è il nostro, e un indirizzo, inoltre, che tenda a porre su un piano di parità, ai fini degli oneri, i vari sistemi. Questo vuol dire, fra l'altro, grande cautela nelle concessioni di nuove autolinee, quando il mezzo ferroviario che serve le stesse relazioni ha una potenzialità non ancora utilizzata (linee che poi lo Stato finisce persino per sovvenzionare), vuol dire valutare tutti gli oneri della strada, diretti e indiretti, e pesarne il costo per la collettività e tantissime altre cose, ma soprattutto inquadrare in un'unica, organica visione tutti i sistemi di trasporto, ivi compresi quelli della navigazione interno e marittima i quali, rientrando oggi nella competenza di più dicasteri, finiscono col seguire strade non sempre convergenti con l'interesse dell'economia generale.

Da tutto questo si avvantaggerà grandemente l'economia del Paese, ma anche le ferrovie ne avranno un sostanziale beneficio, anche perchè non può veramente dirsi che nell'ultimo ventennio le ferrovie abbiano tratto vantaggi dal mancato coordinamento. Il trasporto ferroviario non è in declino, anzi il futuro si presenta con le migliori prospettive proprio in favore del sistema ferroviario, che è il mezzo-principe per il trasporto di massa su terra.

Con gli anni aumenta la popolazione e aumenta il benessere e i traffici aumentano in proporzione sempre maggiore. La redditività del trasporto ferroviario aumenta con l'aumentare del traffico e la sicurezza del trasporto su rotaia aumenta anch'essa, perchè la rotaia è il sistema ideale per l'applicazione delle moderne tecniche di automazione. Le velocità del mezzo ferroviario vanno adeguandosi ai tempi, e tutto ciò mentre sem-

pre più acute si appalesano le difficoltà di circolazione nei centri urbani e la rotaia torna ad essere invocata come l'unico mezzo per risolvere i trasporti di massa metropolitani e già si riconosce che i treni pendolari rappresentano l'unico sistema per risolvere i problemi dello spostamento rapido dei lavoratori dai centri urbani a quelli industriali o dalle grandi città agli insediamenti satelliti, che gli urbanisti concepiscono come soluzione necessaria del prossimo futuro per evitare gli inconvenienti del gigantismo urbano: problemi, questi, che hanno riflessi quotidiani sul tempo, la fatica e il denaro, che i lavoratori impiegano per gli spostamenti casa-lavoro e casa-studi.

In questi ultimi anni, è evidente come il maggiore sviluppo lo abbia conseguito il traffico stradale, fenomeno derivato dall'aumento della produzione e, quindi, della circolazione automobilistica, dall'incremento della rete stradale ed autostradale. Queste trasformazioni strutturali nel sistema dei trasporti sono la conseguenza meccanica delle tendenze evolutive del nostro sistema che ha avuto i suoi fattori di guida in ristretti gruppi economici e, in particolare, in quello dell'automobile, che è divenuto il settore-base dello sviluppo economico italiano sia in termini di attività fornitrici, che in termini di industrie e servizi indotti. E, intanto, la espansione della motorizzazione e dei trasporti su strada non è proporzionale all'incremento delle dotazioni infrastrutturali connesse, ossia allo sviluppo stradale. E, mentre non è ipotizzabile, nel presente equilibrio strutturale della nostra economia, una contrazione del settore automobilistico, una diversa incidenza dell'industria automobilistica sulla formazione complessiva del reddito potrà realizzarsi solo attraverso una radicale trasformazione della nostra struttura produttiva; il che implica necessariamente un profondo ampliamento del sistema industriale.

Mentre dunque cresce vertiginosamente il traffico su strada — si prevede, infatti, che nel 1975, quando cioè la rete autostradale italiana avrà raggiunto i 6.000 chilometri, il 25 per cento di tale rete avrà toccato il livello di saturazione e il ritmo elevato

della sua obsolescenza, per le innovazioni tecnologiche che si rendono disponibili, richiederà l'impiego di risorse sempre più consistenti — mentre, dicevo, aumenta il traffico stradale, non solo non v'è contrazione del traffico ferroviario, ma tutto fa prevedere un incremento di domanda verso tale settore, che però, malgrado tutto, — malgrado il piano decennale in fase di completamento, che ha portato l'Azienda verso traguardi di notevole avanzata — non soddisfa assolutamente la crescente domanda. E, invece, si ha tutta l'impressione che la rotaia, la cui funzionalità è connessa alla velocità del traffico, alla rapidità del carico e dello scarico delle merci, all'adozione di tutte le moderne tecniche, dei controlli autorizzati e dei procedimenti elettronici, resta uno dei fattori portanti del futuro sistema dei trasporti anche nel nostro Paese.

Che ne è, signor Ministro, del nuovo piano poliennale, giacente al CIPE dal dicembre 1969? Quando ne sarà investito il Parlamento e, soprattutto, in quale misura il Parlamento potrà incidere sull'indirizzo che il suo Ministero gli ha dato, apportandovi il contributo della esperienza che tutti viviamo quotidianamente e, soprattutto, i lumi che ci derivano dalla rappresentanza — della quale ci onoriamo — di esigenze e di istanze, anche locali, che si esprimono nella necessità di permettere alle classi di reddito più basso di utilizzare un mezzo che si serva delle tecnologie più avanzate ad un prezzo per esse sostenibile? Sappiamo che, anche sul piano europeo, abbiamo le tariffe più basse e che siamo al disotto del 25 per cento rispetto alla media delle altre aziende ferroviarie d'Europa, ma dobbiamo augurarci che tanto la ripresa sarà maggiore quanto migliori saranno i servizi forniti all'utenza — che deve essere obiettivo essenziale — e per tutto ciò valgono le considerazioni che si avanzano in ordine all'ammodernamento e allo snellimento dei servizi e al sempre più alto livello delle rese commerciali e della sicurezza.

Ho detto che la richiesta del trasporto aumenta quantitativamente col benessere e col progresso e nella stessa misura au-

menta la richiesta di spazio utile. Bisogno di spazio e di trasporti caratterizzeranno gli anni avvenire e la rotaia, che con minimo impiego di spazio consente il massimo volume di trasporto, torna alla ribalta per risolvere i problemi del traffico urbano; domani risolverà problemi su più ampio raggio. E poi la sicurezza. La sicurezza stradale, essendo sempre connessa al fattore umano, è influenzata negativamente dalla crescente densità del traffico e dalla crescente velocità del mezzo. La sicurezza ferroviaria progredisce costantemente nel tempo, perchè può avvalersi in massima

misura del progresso della tecnica, al punto da potersi svincolare dalla stessa volontà dell'uomo.

Dobbiamo, signor Ministro, impegnare a fondo il Governo perchè il sistema ferroviario in Italia riguadagni il tempo perduto. Vi sono nazioni, quali il Giappone, l'America e la Germania occidentale che già sono fortemente impegnate per il rilancio del mezzo su rotaia.

Ecco perchè il Parlamento attende con impazienza di prendere in esame il nuovo piano poliennale per il potenziamento della rete ferroviaria nazionale.

Presidenza del Vice Presidente CALEFFI

(Segue S A M M A R T I N O) Da esso ci ripromettiamo di completare il primo piano — quello del 1962 — e di mettere finalmente mano a nuove opere, a nuovi tronchi, in regioni varie del nostro Paese, sia là dove la gente ha, in molti casi, ancora solo il treno a cui affidarsi con tranquillità ed economia, sia là dove la ferrovia non riesce ancora ad adempiere a tutta la sua funzione di componente essenziale della vita e della economia nazionale. Dopo avere ammodernato le linee longitudinali, ricordiamoci delle grandi trasversali ferroviarie, che sono gli affluenti naturali di quelle, così come sulle autostrade va a confluire il traffico delle arterie comunali, provinciali, statali. Ho detto le grandi trasversali e ne ricordo le più evidenti e non le cito tutte, perchè il rischio di importanti omissioni è grosso: la Verona-Bologna, la Ancona-Roma, la Pescara-Roma, la Termoli-Campobasso-Roma, la Foggia-Caserta e via di seguito; ricordo le grandi strozzature alle porte orientali e occidentali d'Italia di cui autorevoli colleghi hanno più volte parlato anche in quest'Aula. Il nuovo piano poliennale dovrà imprimere un ritmo assolutamente più rapido alle comunicazioni ferroviarie del Mezzogiorno, dove il divario nei confronti delle regioni settentrionali è ancora fortis-

simo. Anche per questo, con autorevoli colleghi del Lazio e della Puglia, nei giorni scorsi, ci siamo rivolti al Presidente del Consiglio dei ministri perchè fra gli indirizzi della politica economica e sociale in atto voglia assumere anche la soluzione del problema delle comunicazioni di Roma con la Puglia, disponendo, con i Dicasteri della programmazione economica e dei trasporti, la realizzazione della linea direttissima Roma-Campobasso-Bari, come prevista dal piano regolatore delle ferrovie, reso di pubblico dominio nel 1952. Si tratta, in definitiva, di utilizzare lunghi tratti dell'attuale ferrovia fino a Cassino e poi l'attuale percorso Venafro-Campobasso, costruendo *ex novo* la linea Rocca d'Evandro-Venafro e l'altra Campobasso-Lucera.

In compenso, daremo al pesante problema dei trasporti dal centro d'Italia alla Puglia, fino a Taranto, una infrastruttura validissima, capace di assorbire vasti bacini di traffico per alleggerire — e ve n'è davvero bisogno! — le congestionatissime linee della Roma-Napoli, via Formia e l'altra, giunta veramente alla saturazione asfittica, della Caserta-Benevento-Foggia.

Non è questa, onorevole Ministro, una utopia, tanto più che come ella ha, in questi giorni, confermato al presidente della

regione Molise, il progetto esecutivo per la costruzione della variante Venafro-Rocca d'Evandro sta per essere pronto. Ed io non posso non ricordare che il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella seduta del 17 luglio 1969, cui ebbi l'onore di presenziare, approvò due iniziative già importantissime: la spesa per tale progetto — che viene indicato « quale tronco di accorciamento della percorrenza ferroviaria Roma-Bari, via Campobasso » — e lo stanziamento di 6 miliardi di lire per il ripristino del doppio binario sull'intera linea Roma-Napoli, via Cassino. Questa, com'è noto, è opera che si sta eseguendo e rappresenta una premessa indispensabile al problema integrale cui mi sono richiamato.

Chiedo scusa di questa digressione e torno subito all'argomento della politica generale.

Vi è stato recentemente un documento della CISL per una politica organica dei trasporti. In molte parti possiamo essere d'accordo con l'impostazione che la confederazione stessa ha dato alla problematica dei trasporti. Così possiamo convenire sull'indicazione della CEE di liberare il prezzo di esercizio di ogni tipo di trasporto del costo delle infrastrutture, in maniera da porre il vettore in condizioni di possibile concorrenza. Questo principio è applicabile sia alle Ferrovie dello Stato che alle ferrovie metropolitane. Per costo delle infrastrutture è sufficiente considerare quello della sede, lasciando al vettore l'onere delle attrezzature che può essere ammortizzato con il ricavo delle tariffe assieme all'onere delle vetture.

Altro indirizzo della CISL che, secondo me, va condiviso, perchè positivo, è quello che propone di trasformare le Ferrovie dello Stato in un ente pubblico con propria personalità giuridica, liberandole di tutte le attività estranee al servizio ferroviario.

Onorevoli senatori, chiedo scusa se mi sono diffuso su temi che, per essere di così ampia portata, richiederebbero ben altro tempo e più profondo studio. Sappiamo che, con la casa e la sanità, quello dei trasporti in Italia è tra gli obiettivi primari

del Governo; perciò siamo fiduciosi che le soluzioni migliori costituiranno il traguardo di tanto interesse e di tanto studio. Sul piano di un autentico e necessario coordinamento dei vari sistemi dei trasporti, urge arrivare all'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti oppure all'istituzione di un comitato interministeriale, cui partecipino i vari Ministeri che nel loro ambito hanno competenza sul settore dei trasporti: il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, quello dei lavori pubblici, quelli della marina mercantile, della programmazione economica, e via dicendo. Occorre un istituto, insomma, che sia al di sopra della stessa direzione generale per il coordinamento che, come sappiamo, ha competenza limitata alle Ferrovie dello Stato e alla motorizzazione civile.

Teniamo presente che il trasporto di persone è costituzionalmente deficitario, nel senso che deve assicurare il servizio prescindendo dalla quantità dell'utenza; nè l'intento di assicurare una gestione economica dei vari servizi, nel senso che il gettito delle tariffe copra i costi di gestione, è praticamente realizzabile.

La socialità del servizio dei trasporti non è determinabile a precisi livelli distinti da quelli economici; ma si tratta di un servizio che, nel suo complesso, assume la caratteristica di servizio sociale, necessario per garantire la mobilità e quindi la convivenza nella puntualità, nella sicurezza, nell'ordine. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Lino Venturi. Ne ha facoltà.

* **V E N T U R I L I N O .** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, sui giornali della settimana scorsa leggevo l'intervento che l'onorevole Colombo ha fatto al Consiglio nazionale della Democrazia cristiana nel quale ribadiva che le riforme della scuola, della casa, della sanità, dei trasporti sono necessarie per garantire un più equilibrato processo di sviluppo economico. Non è un discorso nuovo: erano cose che avevamo già ascoltato quando l'onorevole Colombo presentò il suo nuovo Go-

verno e ci erano state dette e ridette durante l'accesso dibattito per il cosiddetto decreto, quando per le difficoltà politiche ed economiche in cui si reggeva ed in cui si regge stentatamente il centro-sinistra, si sono scaricati ed addossati dietro la cortina fumogena delle riforme maggiori oneri e maggiori sacrifici sui lavoratori.

Ma non è questo il punto: dopo tanto strombazzare, c'era da aspettarsi almeno un piccolo segno di questa volontà di rinnovamento, ma purtroppo — e questo lo affermo con rammarico — il bilancio di previsione per il 1971 del Ministero dei trasporti non si discosta dai bilanci tradizionali degli anni precedenti, non tiene affatto conto delle esigenze provenienti dal Paese e che non possono più essere accantonate. Non troviamo un'adeguata collocazione ed impostazione dei problemi che coinvolgono lo sviluppo di un settore non solo importantissimo, ma vitale per l'apparato produttivo del nostro Paese e, quando la troviamo, non sono che manifestazioni velleitarie, parole senza una adeguata corrispondenza nei fatti.

In un dibattito tenuto in quest'Aula non molto tempo fa a proposito della copertura di bilancio delle Ferrovie dello Stato per il 1969, un collega della maggioranza ci accusava di ripetere continuamente le stesse cose da oltre vent'anni e ci invitava a cambiare disco poichè diventato troppo monotono. Affermava che erano cambiati gli uomini che dicevano queste cose, ma i motivi dell'opposizione erano rimasti sempre gli stessi. Non credo che questo sia demerito nostro, ma piuttosto è un merito che diamo alla maggioranza ed ai Governi che si sono succeduti e che in tutti questi anni non hanno saputo trarre nessun insegnamento dalla realtà e dai bisogni del Paese ed è un merito che alla maggioranza concediamo e riconosciamo largamente.

Tutti sono concordi nel riconoscere e nell'affermare che alcune condizioni sono precarie e difficili. Lo stesso relatore, senatore Lucchi, afferma testualmente: « Ho la sensazione che stiamo pagando certe lentezze operative del passato di fronte ad uno sviluppo dei diversi modi di trasporto che procede ad un ritmo particolarmente accelera-

to. Ad essere obiettivi, dobbiamo amaramente constatare che non siamo finora in grado di dare una risposta sufficientemente valida alle esigenze di sviluppo che i vari settori esprimono ». E più avanti prosegue: « Ne deriva una conclusione amara ma veritiera: abbiamo fatto ancora poco, troppo poco di fronte alle necessità reali nel campo dei trasporti. Scarsità di investimenti, lentezze operative nella fase esecutiva dei programmi, mancanza di un valido coordinamento tra i vari sistemi di trasporto, impianti fissi antiquati, non sufficiente disponibilità di materiale mobile concorrono a rendere difficile la situazione ». È lo stesso discorso, se non sbaglio, che è stato fatto in questi ultimi venti anni dai banchi dell'opposizione.

Oggi finalmente siamo tutti concordi in una cosa, nell'affermare che il problema dei trasporti e del traffico ha assunto nella società moderna dimensioni di importanza fondamentale. Non voglio entrare nel merito dei vari problemi, ma ricordare che non è con la denuncia dei mali e con l'enunciazione teorica che si può risolvere il problema dei trasporti se manca l'espressione di una autentica volontà rinnovatrice.

Noi del Partito socialista italiano di unità proletaria comprendiamo che senza dubbio occorre un'accentuata carica di volontà politica per rompere una spirale che da anni condiziona la vita italiana, però non possiamo e non dobbiamo lasciarci sfuggire questa occasione per indirizzare e determinare un radicale ed effettivo rinnovamento della vita del Paese. Quindi il problema è quello di operare scelte di fondo non rinunciabili e si rende improrogabile una profonda riforma nei trasporti che incida in profondità, dando la preferenza all'interesse generale collettivo. Questo da parte nostra non viene invocato per capriccio ma lo richiediamo perchè chi ha avuto in mano la situazione fino ad ora, chi ha determinato le scelte nel settore del trasporto, come del resto in tutti i settori economici del nostro Paese, ha tenuto conto soltanto e soprattutto della salvaguardia dei propri interessi, non preoccupandosi minimamente degli squilibri che si venivano determinando.

In precedenza ho affermato di non voler entrare nel merito dei problemi, anche per una ragione di tempo; però per dare forza alla dimostrazione di quanto testè detto non posso fare a meno, anche se brevemente, di illustrare alcuni fenomeni particolari che ci possono permettere di valutare le conseguenze degli atti di coloro che hanno difeso e che tuttora difendono esclusivamente i loro interessi privati. La politica degli investimenti riferiti alle infrastrutture viarie e ferroviarie è stata chiaramente subordinata negli ultimi anni alle esigenze dei programmi di sviluppo di specifici settori della industria privata (auto, gomma e cemento). Così, mentre sono state realizzate le condizioni per un poderoso sviluppo del trasporto automobilistico, sono state pericolosamente compromesse le possibilità del trasporto pubblico. Assistiamo a fatti che divengono ogni giorno più clamorosi: Roma, Napoli, Milano sono ormai ridotte ad uno stato di crisi paralizzante.

Questa è una constatazione alla quale è giunto anche l'onorevole Ministro, nella relazione illustrata in 7ª Commissione sui problemi del traffico di Roma. In tale relazione l'onorevole Viglianesi affermava che « la congestione è aumentata in modo impressionante di anno in anno, estendendosi dal centro storico fino alle zone periferiche, pervenendo in alcuni periodi sempre più lunghi della giornata ad una vera e propria paralisi delle attività sociali ed economiche di interi quartieri ». A questo punto dovremmo ricercare non le cause, perchè queste — l'abbiamo già detto in precedenza — sono le speculazioni private ma le responsabilità di chi ci ha portato a questa situazione; ed è qui che ognuno tende ad imputare ad altri le colpe di quanto è avvenuto. Non si vuole riconoscere che la responsabilità principale di questi mali ricade sui governi e sui partiti che hanno retto la cosa pubblica nel nostro Paese, governi e partiti che hanno favorito le speculazioni monopolistiche, influenzati da false prospettive e cullati per lungo tempo nell'ingenua credenza che si potessero realizzare impianti urbani del tipo di quelli che sono stati creati senza un sistema di trasporto collettivo efficiente e moderno.

Quella che chiamiamo congestione è dunque una cambiale, è la chiusura di un conto che è stato differito per troppo tempo e che oggi siamo chiamati a saldare. Si tratta anche di una lezione che dovrebbe insegnarci che questo errore non può e non deve essere più ripetuto. Ma il problema attuale non è solo quello di spiegarci perchè si è giunti a questo tipo di congestione; oggi come oggi, davanti a problemi che non si possono procrastinare, si tratta di vedere quali risorse sono necessarie e quante ne sono a disposizione per offrire alternative che abbiano una certa validità. Non mi sembra che nella tabella in discussione ci sia qualcosa che abbia una qualche attinenza o dia qualche speranza su quanto affermato ed illustrato nel corso del mio intervento. Assicurazioni e promesse ci sono state date ieri e oggi, ma quelle passate sono poi cadute immancabilmente nel dimenticatoio. Evidentemente queste assicurazioni e queste promesse hanno una validità se si è capaci di costringere il Governo ad affrontare seriamente tali questioni.

Detto questo, limiterò il mio intervento ad alcuni problemi relativi alle ferrovie e all'aviazione civile, anche per non abusare del tempo messomi a disposizione.

Per quanto concerne il trasporto aereo il bilancio in discussione avrebbe dovuto riservare a questo problema una particolare cura per il miglioramento delle attrezzature e dei servizi per il trasporto internazionale e per la creazione di un sistema di scali aerei minori per servizi interni (è vero che il provvedimento che abbiamo approvato da poco è un piccolo passo avanti ma resta sempre un piccolo passo in avanti del tutto insufficiente). Abbiamo bisogno dell'adeguamento delle infrastrutture per il controllo del traffico aereo e la sicurezza del volo e — per ultimo ma non di minore importanza — di una maggiore considerazione nei confronti del personale che — come giustamente riconosce lo stesso relatore — è remunerato poco e male ed ha organici che sono del tutto insufficienti per il ruolo che è chiamato a svolgere.

Per quanto riguarda il bilancio delle Ferrovie dello Stato nella relazione introduttiva

viene posto ancora una volta l'accento sui cosiddetti rami secchi. La direzione politico-tecnica sollecita la chiusura di questi tronchi ferroviari motivando tale richiesta con calcoli di natura esclusivamente aziendale, calcoli finanziari-economici che, se di per sé possono avere una certa validità, sono pur sempre incompleti in quanto non considerano e non prendono in esame nè la capacità ricettiva delle strade nè la benefica incidenza che può avere l'uso del trasporto ferroviario per realizzare le previsioni di sviluppo economico nei suoi aspetti industriali e civili nelle zone attraversate da queste linee, anche se a scarso traffico.

Il metro di misura non può e non deve essere il reddito ma il servizio che viene reso alla collettività. Le Ferrovie dello Stato non possono limitarsi ad effettuare i servizi solamente dove possono essere immediatamente recuperati i costi aziendali ma devono essere presenti anche là dove le esigenze del Paese lo richiedono.

Il principio di una immediata economicità dei costi e di una immediata corrispondenza del rapporto costi-ricavo, come elemento prioritario di scelta, diventa inaccettabile e non può trovare che la nostra avversione ed il nostro dissenso. Ad esempio, riteniamo che il fattore più vistoso dello squilibrio economico del Meridione e delle Isole, come la Sicilia e la Sardegna, sia in buona parte causato proprio dall'abbandono in cui sono stati lasciati, in una misura non dico sufficiente ma che neppure lontanamente esprimeva una qualche consapevolezza della realtà dei loro bisogni. Riteniamo che il problema può essere affrontato solo dopo un'attenta considerazione e in rapporto alle esigenze sociali e di sviluppo economico delle popolazioni, anche in prospettiva delle zone interessate, e non in termini meramente amministrativi.

E dopo i rami secchi, prima di ultimare questo mio breve intervento, vorrei ricordare agli onorevoli colleghi e al Governo alcune categorie di lavoratori dei quali per i provvedimenti che li riguardano non viene fatto alcun cenno nei bilanci e che attendono da anni che sia loro resa giustizia: i lavoratori degli appalti delle Ferrovie dello

Stato che aspettano di fare il loro ingresso nella grande famiglia dei ferrovieri e che questa loro volontà hanno espresso nei giorni scorsi in dure lotte e non solo per vedere riconosciuto quello che è un loro sacrosanto diritto ma per combattere anche la peggiore delle speculazioni, quella dell'uomo sull'uomo; i lavoratori delle assuntorie che prestano servizio sulle ferrovie in concessione e che nell'anno di grazia 1971 percepiscono ancora stipendi mortificanti ed assolutamente insufficienti. A queste due categorie di lavoratori lasciatemi affiancare quelli della assuntoria delle Ferrovie dello Stato di Salsomaggiore — sono una decina — che attendono da mesi la definizione di un disegno di legge che renda loro giustizia dopo essere stati esclusi, nonostante il loro diritto, dalla precedente legge sugli assuntori, disegno di legge già approvato in seno alla 7ª Commissione del Senato e del quale non si hanno più notizie.

E chiaro che di fronte ai fatti appena denunciati e a quanto detto in precedenza, noi del Partito socialista di unità proletaria non possiamo che respingere un bilancio che persegue la stessa linea tradizionale degli anni precedenti. Il nostro è un dissenso di fondo, un dissenso relativo non solo alla tabella in discussione, ma alla politica generale dei governi che si sono succeduti e della maggioranza politica che aiuta, stimola e accetta le soluzioni più retrive del capitalismo, salvo poi a far pagare all'intera collettività e in particolare ai lavoratori le conseguenze degli sconquassi che la logica del profitto ha determinato.

Ecco perchè il nostro dissenso si richiama alla responsabilità politica del Governo per quanto riguarda la non volontà di realizzare e di determinare un tipo di sviluppo incentrato sui bisogni e sulle esigenze della collettività, anzichè del profitto: dissenso che giustifica la nostra lotta permanente non per essere velleitari come qualcuno afferma, ma per essere vicini alle richieste che ci vengono dal Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Avverto che non vi sono altri iscritti a parlare sulla tabel-

la 10. Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1660 relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tabella 11).

È iscritto a parlare il senatore Avezzano Comes. Ne ha facoltà.

A V E Z Z A N O C O M E S . Non è necessario essere degli esperti per trarre, anche da una breve analisi dello stato di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, alcune deduzioni sulla situazione attuale dell'Azienda e sulle sue prospettive future.

Il mancato sostanziale incremento delle entrate, l'ammontare assolutamente inadeguato delle spese per investimenti, la spirale crescente debito-disavanzo sono fatti che giustificano una valida riserva sulla gestione e rendono necessaria una nuova e coraggiosa politica di risanamento, senza la quale si corre il pericolo di avviarsi verso una situazione preoccupante.

Esaminiamo brevemente questi punti particolarmente delicati della gestione.

Se si confrontano gli importi della categoria I delle entrate — vendita di beni e servizi — dello stato di previsione 1970-71, sembrerebbe a prima vista che un certo incremento delle entrate dovrebbe aversi in quest'ultimo esercizio. Ma non è esattamente così. Infatti si deve tenere presente che il settore delle corrispondenze (Rubrica 1 della categoria I) ha registrato, negli ultimi due anni, un incremento del 6 per cento che per circa due terzi va attribuito alle stampe periodiche. Ora, è noto che il servizio delle stampe periodiche è proprio quello nel quale si riscontra il maggior divario fra costi e tariffe, per cui appare dubbio un incremento di entrate di 18 miliardi circa rispetto al 1970 cioè in una misura esattamente identica all'incremento del traffico.

Quanto agli investimenti, si deve rilevare che il loro ammontare è rimasto fermo alla stessa cifra di poco più di 39 miliardi stanziata nell'esercizio 1970. Si tratta di una cifra veramente modesta e palesemente insufficiente ai fini di quel rinnovamento e potenziamento delle strutture operative azien-

dali che è necessario perseguire con ogni mezzo se si vuole realmente che la Azienda poste e telecomunicazioni esca dalla situazione di dissesto. In definitiva, è necessario uscire dalla stretta esigenza del contenimento del *deficit* di bilancio che sacrifica qualsiasi seria prospettiva di miglioramento futuro.

Tale politica ha come conseguenza una crescente e forse inarrestabile spirale disavanzi-debiti.

Infatti è dall'esercizio 1959-60 che l'Amministrazione poste e telecomunicazioni presenta una situazione di *deficit*, il cui livello annuale è andato sempre più aumentando fino a raggiungere nel 1970 la cifra di oltre 119 miliardi e, nello stato di previsione del 1971, quella di 128 miliardi.

E quali rimedi sono stati approntati per uno stato di cose che denunciava chiaramente una tendenza, non solo a perdurare, ma ad aggravarsi progressivamente? Nessuno!

Si è fatto ricorso ad una procedura quanto mai dubbia, imponendo all'Amministrazione poste e telecomunicazioni di contrarre mutui a copertura dei crescenti disavanzi, prima con la Cassa depositi e prestiti, e poi addirittura con appello al mercato finanziario, appello che, peraltro, è rimasto inascoltato, come dimostrano le difficoltà incontrate dal Consorzio di credito per le opere pubbliche per il collocamento delle obbligazioni relative ai mutui destinati a coprire i disavanzi degli esercizi 1966 e 1967, che non riescono ad essere assorbite dal mercato finanziario.

E si badi bene, siamo ancora ai disavanzi degli esercizi 1966-67. Ci preoccupa il pensiero di come potranno essere collocate le obbligazioni per i disavanzi 1968, 1969, 1970 e 1971 che, globalmente, superano i 300 miliardi. La cosa non sembra preoccupare invece troppo i responsabili del Tesoro, i quali, forse, debbono aver raggiunto la convinzione che l'Amministrazione poste e telecomunicazioni non debba più essere considerata un'azienda statale, ma impresa privata.

Va rilevato, a questo proposito, che la Corte dei conti nelle sue relazioni annuali al Parlamento ha più volte segnalato l'irrazionalità della procedura che impone il ricor-

so al prestito per la copertura del disavanzo, che, invece, per lo stretto collegamento esistente fra bilancio dello Stato e bilancio delle aziende autonome, dovrebbe naturalmente e logicamente far carico allo Stato. In altre occasioni ho avuto modo di ripetere in questa Aula l'inadeguatezza di questi provvedimenti anche per ciò che riguarda le Ferrovie dello Stato.

E le conseguenze dell'adozione del sistema di copertura dei disavanzi con ricorso al prestito possono essere gravi e preoccupanti.

Nello stato di previsione per l'anno 1971 la spesa per i prestiti— tra quote capitali e quote interessi — tocca quasi i 30 miliardi di lire, pur coprendo soltanto i mutui contratti a copertura dei disavanzi fino al 1969. Ma ciò che è più grave e che non appare dal bilancio di previsione è che il debito complessivo dell'Amministrazione poste e telecomunicazioni a tale titolo (fra capitali e interessi) raggiunge e supera largamente i 900 miliardi di lire.

Per concludere, sarebbe pertanto opportuno riesaminare radicalmente l'indirizzo fin qui seguito e instaurare una politica nuova che abbia come obiettivo fondamentale il risanamento della gestione. Ciò potrà realizzarsi soltanto attraverso un coordinato e massiccio programma di interventi, che innovi profondamente le strutture operative aziendali, migliorandone l'assetto produttivo, rendendole idonee alla prestazione di servizi qualitativamente e quantitativamente adeguati all'attuale sviluppo economico e sociale del Paese.

E veniamo al settore delle telecomunicazioni.

Il fatto stesso che il Parlamento sia chiamato a pronunciarsi su due distinti documenti, l'uno riguardante il bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, l'altro la parte del bilancio dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni che concerne i servizi telegrafici e radioelettrici, dà la misura della confusione di competenze che ancora vige nell'ambito dei servizi di telecomunicazione gestiti direttamente dallo Stato.

Se a ciò si aggiunge che l'esame unitario dei problemi delle telecomunicazioni trova la sua fonte in altri documenti estranei al

bilancio dello Stato si ha il senso esatto dello spezzettamento delle competenze e degli interessi che prosperano in questo campo e che hanno le loro radici in ben individuati centri di potere economico.

Agli innegabili progressi conseguiti nel settore in quest'ultimo anno, quale la teleselezione da utente estesa a tutto il territorio nazionale, la realizzazione di importanti arterie di telecomunicazioni nel bacino del Mediterraneo, il superamento dell'indice europeo di diffusione del telefono, l'avvio della teleselezione nell'ambito dell'Europa, lo sviluppo dei servizi telegrafici, progressi dei quali diamo atto con sincero compiacimento, non hanno corrisposto altrettanti progressi nell'ambito dell'organizzazione dei servizi.

Si è rilevata l'assenza di una linea politica di settore, sicchè ogni comparto delle telecomunicazioni ha continuato ad avere una sua lievitazione ed un suo sviluppo, molto notevole ed incisivo soprattutto in quei comparti nei quali la redditività dei servizi ha attratto cospicui investimenti. È stato perso di vista, in sostanza, il carattere prevalentemente sociale che il servizio riveste e che ne giustifica l'esclusività dello Stato, ed è stata invece data la prevalenza alle attività maggiormente lucrative.

Gli stessi poderosi investimenti finanziari realizzati nello scorso quinquennio 1966-70, che in molti casi hanno superato le indicazioni quantitative contenute nel documento programmatico nazionale, sono la riprova dell'assenza di una linea politica e pongono con urgenza il problema della programmazione degli interventi pubblici e privati in tale settore.

Il Ministro dovrà dire con chiarezza quali sono i suoi intendimenti, quali saranno le prospettive del prossimo quinquennio e quali le linee della politica delle telecomunicazioni che il Governo conta di perseguire.

È doveroso che il Parlamento sia investito di questo problema e che non vengano ulteriormente eluse le scelte fondamentali.

La discussione del bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici rimarrebbe sterile se si svolgesse unicamente sui documenti contabili sopra accennati che rappre-

sentano solo una parte, e certamente la meno cospicua, delle attività nazionali di telecomunicazioni.

Nell'estate del 1965 (e sono passati ormai oltre sei anni) terminava i propri lavori il comitato per la riforma dell'Amministrazione poste e telecomunicazioni, comitato presieduto dall'allora vice presidente del Consiglio onorevole Nenni, ed il Consiglio dei ministri affidava al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni *pro tempore* l'incarico di predisporre il disegno di legge-delega per l'attuazione della riforma delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

I cardini della relazione Nenni che conservano ancora piena attualità sono i seguenti:

a) maggiore organicità degli interventi dello Stato nel settore delle telecomunicazioni per un aggiornamento dei servizi, delle convenzioni e delle sfere di competenza dello Stato e delle concessionarie in relazione ai mutamenti connessi al vertiginoso sviluppo della tecnologia del settore;

b) ristrutturazione di tutti i servizi di telecomunicazione di Stato in una unica unità aziendale, dopo che nel 1964 si era addivenuti alla unificazione nella SIP del gruppo IRI-STET delle 5 società (Stipel, Telve, Timo, Teti e Set) concessionarie del servizio telefonico urbano e interurbano a breve distanza;

c) necessità di dare all'azienda unica delle telecomunicazioni (che avrebbe potuto essere un ente pubblico o un'azienda autonoma dello Stato) un carattere industriale, una autonomia direttiva ed operativa tale da eliminare le remore e gli appesantimenti di una struttura burocratica.

Tali cardini di azione furono inseriti tra i criteri direttivi contenuti nel disegno di legge-delega che il Ministro delle poste e telecomunicazioni *pro tempore*, senatore Spagnoli (atto parlamentare n. 3426) presentò alla Camera dei deputati nella seduta del 13 settembre 1966.

Tuttavia, dopo una serie di vicissitudini, il disegno di legge-delega, che avrebbe dovuto rappresentare un serio ed organico avvio per la istituzione di due aziende statali,

l'una postale e l'altra di telecomunicazioni, veniva tradotto nella legge 12 marzo 1968, n. 325, che ha ben più modesta portata e che reca modifiche all'ordinamento della sola Amministrazione delle poste e telecomunicazioni lasciando inalterate le vetuste strutture dell'Azienda di Stato dei servizi telefonici e alla dipendenza dell'Amministrazione poste e telecomunicazioni i servizi telegrafici e radio-elettrici in posizione di non precisata autonomia.

È necessario ed urgente che il cammino faticosamente intrapreso con la relazione Nenni venga completato e che il Ministro indichi inequivocabilmente i tempi entro i quali si potrà addivenire alla costituzione dell'Azienda unica delle telecomunicazioni. Sappiamo che questo obiettivo, che fino a qualche tempo fa era osteggiato da alcune organizzazioni sindacali, è ora una meta comune a tutte le forze del lavoro dell'azienda di Stato dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

Non ci nascondiamo certamente le difficoltà che dovranno ancora essere superate, ma chiediamo che sin da ora vengano definite le fasi attraverso le quali dovrà necessariamente passare l'irreversibile cammino della unificazione.

A nostro avviso tali fasi dovrebbero comportare:

a) ristrutturazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici analoga a quella operata per l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni dalla citata legge n. 325;

b) identificazione dei servizi di telecomunicazione, che a livello periferico fanno capo all'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, da trasferire all'istituenda azienda delle telecomunicazioni, servizi che dovrebbero essere posti alle dipendenze di appositi organi intermedi dotati di particolare autonomia;

c) accelerazione del processo perequativo del trattamento economico del personale telefonico e del personale telegrafico in modo da pervenire ad una retribuzione sostanzialmente unificata.

Il cammino è ancora lungo e non privo di difficoltà. Ma queste saranno agevolmente

superate se vi sarà una ferma volontà politica di operare in tale direzione e se si saprà convenientemente utilizzare le convergenze di indirizzo che oggi animano la totalità delle forze del lavoro operanti nell'ambito dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e dei servizi telegrafici e radio-elettrici. Del resto, non sembra possibile che il Governo e le organizzazioni sindacali non riescano a portare avanti un processo già tentato e portato a termine dalle concessionarie telefoniche che nel 1964 si fusero nella SIP. È vero, si dirà, che vi fu allora una favorevole congiuntura, rappresentata dalla disponibilità di forti capitali ex-elettrici in cerca di impiego e che in materia di denaro è facile l'accordo. Occorre che questo luogo comune sia sfatato e che i lavoratori e le forze politiche democratiche sappiano dare un esempio di coerente impegno unitario.

L'azienda delle telecomunicazioni non deve peraltro essere un obiettivo fine a se stesso che si esaurisca in una più organica ed efficiente organizzazione dei servizi di telecomunicazione gestiti dallo Stato. Dovrà questa azienda esercitare nell'ambito dell'intero settore delle telecomunicazioni nazionali, settore nel quale operano tre grandi organismi sotto forma di società per azioni (la SIP, l'Italcable e la Telespazio del gruppo IRI-STET) un ruolo appropriato. A questo proposito dovrà essere verificato se ancora sussistono le condizioni di partecipazione statale maggioritaria nel capitale di dette società e che, ai sensi delle leggi vigenti (articolo 4 del decreto-legge 6 giugno 1957, n. 874, convertito, con modificazioni, nella legge 26 luglio 1957, n. 615), condiziona l'affidamento della concessione dei servizi di telecomunicazione ad uso pubblico. I rapporti tra l'Azienda di stato per i servizi telefonici e la SIP dovranno essere chiariti. Ci si chiede se il principio, confermato con la delibera CIPE del 21 novembre 1967, che la struttura del servizio telefonico caratterizzato dalla gestione plurima, affidata da una parte all'azienda di Stato e dall'altra alle società concessionarie SIP ed Italcable, conservi ancora oggi validità o se invece non sia il momento di affermare il principio della gestione unica da parte di un

ente pubblico, come avviene in tutti i Paesi democratici telefonicamente progrediti.

È questo ormai l'obiettivo che sta facendosi strada nell'ambito delle organizzazioni sindacali sia dei dipendenti statali che delle concessionarie. Per intanto chiediamo in modo preciso al Ministro che questa soluzione non sia in alcun modo pregiudicata e che siano così rispettate le direttive emanate dal CIPE con la citata delibera del 21 novembre 1967.

È necessario, a tal fine, che l'equilibrio esistente tra la massa patrimoniale dell'Azienda di stato per i servizi telefonici e quella della SIP non venga alterato, consentendo a questa ultima investimenti superiori al rapporto in atto esistente, e che, viceversa, sia data possibilità all'Azienda di Stato per i servizi telefonici di accelerare i propri investimenti che incontrano remore e resistenze in superate norme di contabilità di Stato.

È significativo al riguardo che il capitolo per investimenti del bilancio dell'azienda telefonica dell'anno finanziario 1971 porti uno stanziamento di 35 miliardi contro una indicazione programmatica di 60 miliardi. È indispensabile che una volta che il programma sarà approvato dagli organi della programmazione nazionale, le relative indicazioni finanziarie trovino pronta corrispondenza nei bilanci, senza dover attendere il defatigatorio *iter* delle variazioni che infrena lo slancio costruttivo dell'Azienda di Stato e che, tra l'altro, concorre ad alterare l'equilibrio economico esistente tra questa e la concessionaria SIP. L'azienda deve essere posta in grado di portare avanti il proprio programma di potenziamento ed ammodernamento della rete telefonica primaria, che costituisce l'ossatura fondamentale del servizio di telecomunicazione nazionale, rete che viene utilizzata anche dagli altri gestori ed in particolare, per precisa norma di convenzione, dalla SIP.

A questo proposito desidero richiamare l'attenzione del Ministro sulla situazione di deficienza numerica del personale tecnico dell'Azienda di Stato addetto all'esercizio ed alla manutenzione della rete telefonica primaria. Questa sarà nel prossimo quinquennio pressochè raddoppiata e richiederà l'impiego di

un accresciuto numero di operatori forniti della necessaria preparazione tecnica. Non è possibile pensare che i recenti provvedimenti delegati riguardanti il riordinamento delle carriere del personale statale costituiscano una remora per gli indispensabili ampliamenti degli organici del personale tecnico dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, che ha necessità di un rapido reclutamento di personale da preparare per tempo nelle nuove tecnologie della conduzione della rete telefonica. Vi sono nelle norme delegate alcune disposizioni che, se saggiamente interpretate, possono portare ad un sollecito assediamento dei ruoli del personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e permettere così un'efficiente ed ordinata gestione della rete telefonica nazionale.

Non sono possibili in questo settore battute d'arresto. Secondo le indicazioni contenute nel progetto '80 l'Italia dovrà sviluppare le nuove tecniche almeno in modo comparativo con quanto avviene negli altri Paesi europei, ed un valido contributo a tale sviluppo può essere fornito proprio nel campo delle telecomunicazioni dove è più avanzata la spinta tecnologica e dove più concrete si presentano le possibilità di recuperare i ritardi. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Raia. Ne ha facoltà.

R A I A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, è la terza volta che mi trovo ad intervenire sul bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni; ancora, a distanza di tre anni, dibattiamo insieme quasi sempre gli stessi problemi, talchè potrei benissimo ripetere i discorsi precedenti fatti in sede di Commissione in considerazione del fatto che i problemi, grosso modo, sono appunto quasi identici. Conseguentemente sorge spontanea la domanda se sia il caso di tentare di fare analisi attente ed impegnate per contribuire in modo fattivo al miglioramento dei servizi postali e delle telecomunicazioni, se sia il caso cioè di porre particolare attenzione ai problemi che il bilancio solleva, se posti i problemi, discussi ed approfonditi, si arriva

poi alla conclusione che ci ripetiamo pedissequamente di anno in anno, dato che le cose che diciamo tutti indistintamente, alla fine non trovano le soluzioni adeguate alla bisogna. Perchè i problemi rimangono gli stessi? Perchè siamo costretti a morderci la coda tutti quanti ripetendo cose già dette in passato?

Evidentemente ci deve essere una ragione e la spiegazione che noi diamo di questa *impasse* è che si gestisce una vecchia macchina burocratica troppo arrugginita, arroccata su vecchie concezioni, che non riesce a scostarsi ancora dai vecchi apparati albertini e che impedisce all'azienda di ammodernarsi e quindi di poter camminare speditamente con i tempi della tecnica moderna al fine di dare all'utenza un servizio consono alle accresciute esigenze di una società in via di sviluppo continuo.

Non dico queste cose a vanvera considerato che ancora l'amministrazione non ha dato una seria risposta alle nostre richieste relative alle modifiche dei vecchi regolamenti che risalgono alcuni al 1908, altri al 1942. Alcuni esempi possono illuminare e suffragare quanto vado dicendo. Ancora non ci si è accorti che in Italia la speculazione edilizia che nella mia città ha assunto forme paradossali al punto di provocare una frana di proporzioni molto vistose, parlo di Agrigento, ha fatto sì che sorgessero grattacieli di 20 o 30 piani. I grattacieli li osserviamo tutti in special modo nelle grandi città; ebbene, se l'utente non si preoccupa di installare la cassetta, il portalettere deve recapitare una lettera ordinaria al ventesimo od al trentesimo piano e se non lo fa viene punito, come è avvenuto in alcuni casi. Può sembrare un assurdo, ma il vecchio regolamento del 1908 porta a questo paradosso che non è il solo.

Se si vuole colpire un lavoratore, che magari si sforza di far funzionare meglio i servizi, si possono trovare sempre appigli tali da spedire lo stesso al consiglio di disciplina. Di contro, con l'applicazione di tali vecchi regolamenti, se i dipendenti lo vogliono, possono riuscire a fermare i servizi ed a non fare andare avanti neppure le lettere ordinarie.

Questa è una premessa indispensabile poichè da tutti questi fatti discendono lacune che investono l'amministrazione postale in particolar modo e che sono una delle cause fondamentali che le hanno impedito di darsi una nuova dimensione di tipo industriale, come vanno reclamando da parecchi anni i sindacati del settore; è vero, onorevole relatore Sammartino, che le risultanze finali del tipo di gestione sono condizionate da decisioni che vengono assunte in sede politica, ma è vero altresì che l'amministrazione non intende capire che i tempi sono cambiati: si è fermata cioè ai vecchi schemi della ceralacca.

Altri esempi paradossali che danno la dimensione di una mentalità e di un tipo di gestione: nella mia provincia vi sono uffici principali di grandissima importanza (Agrigento, Licata, Sciacca, Canicatti) che accettano ancora le assicurate a mano, il che comporta un lavoro massacrante ed un dispendio di forze e di energie che si potrebbero benissimo risparmiare e che si potrebbero tramutare in economia di bilancio. La accettazione di conti correnti, per i quali si prevede un incremento nelle entrate di 7 miliardi, avviene nella maggior parte dei casi ancora a mano e con grave dispendio di energie. Per accettare un conto corrente in maniera esatta occorrono più di cinque minuti.

Il servizio dei buoni postali e dei risparmi funziona ancora, grosso modo, come cinquant'anni fa, senza che si sia provveduto alla meccanizzazione del servizio come fanno tutte le banche, che, attraverso i centri elettronici, hanno reso il servizio snello e celere. La mancanza di centri meccanografici costringe le ragionerie provinciali ad effettuare controlli alla vecchia maniera per cui pur con l'aumento del personale il lavoro diventa ossessionante.

Gli esempi che ho voluto citare vogliono dimostrare che il nostro discorso non è astratto, ma si fonda su constatazioni di fatto che sono inconfutabili. Nessuno nega che l'amministrazione ha fatto uno sforzo di ammodernamento con servizi notturni aeropostali e con l'approntamento di alcune macchine elettroniche, che, attraverso il nume-

ro di codice postale, consentiranno un inoltro ed uno smistamento più rapido della corrispondenza. Ne do atto al Ministero e spero che queste macchine elettroniche entrino subito in funzione per snellire il servizio.

Do atto inoltre all'amministrazione di avere inserito nelle varie carriere a seguito di precedenti concorsi e su iniziativa e pressione dei sindacati circa 22.000 nuove unità; devo però subito affermare che questa nuova immissione di personale non ha risolto il problema appunto per i motivi che ho detto sopra e quanto asserisco lo dimostra il fatto che l'intensità di sfruttamento è molto rilevante e non accenna a diminuire. Ad avvalorare questa mia asserzione basti pensare che la spesa per lo straordinario ammonta a circa 50 miliardi, come si evince dai capitoli 103 e seguenti.

Un altro punto voglio toccare. Come è risaputo, tutti i controlli sui maggiori servizi postelegrafonici avvengono a cottimo (i conti correnti, gli assegni, i vaglia internazionali, i vaglia telegrafici eccetera). È chiaro che cottimizzando il controllo di questi servizi a livello provinciale e di Ministero, l'amministrazione effettua grossi risparmi, ma aumenta lo sfruttamento fino all'inverosimile, obbligando il personale ad effettuare oltre l'orario d'obbligo turni di servizio gravosissimi. Ciò, a mio modesto avviso, non viene fatto a caso, ma viene attuato con il preciso intendimento di accrescere i magri stipendi dei dipendenti e quindi tenerli buoni, di modo che non chiedano un ulteriore aumento che potrebbe loro consentire una vita più dignitosa, senza dover trascorrere tutta la vita dentro gli uffici. Questo sfruttamento fa aumentare infortuni e malattie; e non si dica che le malattie sono fittizie; vi può anche essere questo fenomeno, ma la malattia è causata dallo sfruttamento e dalle stesse condizioni dell'ambiente in cui si lavora. Si parla di igiene preventiva e di riforma sanitaria; ma io ho presente visivamente alcuni uffici della mia provincia, che vedo ogni giorno: locali stretti, umidi, sporchi e naturalmente ciò si accentua, come ho detto altre volte, nel Mezzogiorno e nella Sicilia

che viene trattata in questo caso come una colonia.

A questo proposito, parlo del settore dell'edilizia, avrei da dire tante cose ma mi ripeterei; dico solo che occorre fare uno sforzo serio ed organico per dotare, ove possibile, tutti gli uffici di edifici appartenenti all'amministrazione, e ciò si può fare coordinando la politica edilizia con l'ISES, l'IACP, con i comuni, le province, le regioni e con gli altri enti che operano nel settore dell'edilizia. Non può essere consentito che si spendano 5 miliardi all'anno per fitto locale (somma che risulta chiaramente ma che certo sarà maggiore, poichè non mi è facile leggere nei meandri del bilancio) e non fare uno sforzo più massiccio annualmente per realizzare nuovi edifici, creando condizioni di lavoro più umane per i dipendenti e più dignitose per gli utenti.

Dal bilancio si evince che le entrate correnti dei servizi postali per quest'anno aumenteranno; da quel che mi sembra non si apporterranno però grosse novità, anzi ho la vaga impressione che i servizi potrebbero scade anche per lo scarso stanziamento previsto per effettuare corsi di qualificazione per il personale che viene immesso in servizio senza prima aver bene acquisito una giusta conoscenza dei servizi e dei regolamenti. Questa maggiore entrata, secondo me, non si verificherà per le nuove tecniche che si introdurranno all'interno dell'azienda, ma saranno i lavoratori a pagarla.

È tuttavia sperabile che l'amministrazione cambi politica e che si adegui alle nuove tecniche; va sottolineato però che l'amministrazione deve guardare la realtà per quella che effettivamente è, senza nascondere la testa come fa lo struzzo. La realtà qual è? Quando si rende conto che un determinato settore non ce la fa più, l'amministrazione ricorre allora al sistema degli appalti. È una prassi che è invalsa quella di tendere a privatizzare il maggior numero di servizi, e così ci si scrolla delle responsabilità che competono e si affida ai privati un servizio altamente sociale.

Dico subito che condanniamo aspramente questa tendenza alla privatizzazione che esiste da anni nei servizi telefonici e che a poco a poco si va introducendo nei servizi

postali. Questa è una politica di eccezionale gravità che abbiamo il dovere di denunciare al Parlamento e al Paese; diciamo anche che gravissime responsabilità si assumono i compagni socialisti partecipi al Governo che danno in appalto i servizi di procacciato, di recapito pacchi ed espressi e così via. Questa politica nel servizio delle telecomunicazioni ha portato allo smantellamento degli uffici telegrafici che oggi sono fortemente passivi, mentre la SIP realizza guadagni favolosi che in parte vanno nelle tasche dei privati.

Passo ora ad un altro problema. L'anno scorso con un mio ordine del giorno avevo chiesto che si provvedesse a dare sistemazione organica a tutti coloro che venivano chiamati a prestare servizio in base alla legge n. 1376. La maggioranza ed il Governo hanno respinto quell'ordine del giorno, adducendo ragioni che alla luce dell'esperienza ci convincono sempre meno. Risulta infatti che il Ministero e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici si sono serviti della legge n. 1376 non, come previsto, per particolari esigenze di carattere eccezionale e contingente, ma per far fronte ad esigenze reali di carattere ordinario e continuativo.

A tal fine per 5 anni sono stati ripetutamente chiamati in servizio circa 25.000 straordinaristi, senza che si sia voluta prendere in considerazione la loro eventuale integrazione presso l'Amministrazione, come stabiliscono le leggi a proposito dell'assunzione a carattere ordinario e continuativo. I sindacati hanno fatto alcune proposte all'inizio per risolvere questo problema, e sarebbe bene che ci si desse una risposta. Si tratta di eliminare abusi e illegalità e di dare tranquillità a questi dipendenti straordinari, assorbendoli anche presso altri enti. Mentre le regioni vanno prendendo corpo, sarebbe bene cominciare a istituire con celerità i compartimenti regionali previsti dalla legge 325 del 12 marzo 1968, attraverso i quali si può attuare un serio decentramento dei servizi postali, snellendo e smantellando così le vecchie burocrazie di natura albertina.

Non condivido infine e respingo la revisione delle tariffe di cui ha parlato l'onorevole relatore, anche se a tempo opportuno,

nè sono d'accordo nell'eliminare la riduzione delle franchigie a favore delle stampe. Evidentemente il senatore Sammartino (non so se ha fatto una statistica) non conosce quale notevole incidenza abbiano sul traffico postale le stampe di cui fanno uso gli ordini religiosi. Per queste ultime, se vogliamo, possiamo fare anche qualche ritocco.

Aggiungerò brevi considerazioni sulla Radiotelevisione per ribadire la posizione del mio Gruppo che si può così sintetizzare. È necessario affrontare i disegni di legge presentati per arrivare alla trasformazione democratica della Radiotelevisione, non tentando di supplire a queste urgenti necessità con palliativi che hanno come obiettivo il rinvio all'infinito della democratizzazione dell'ente. Noi sosteniamo che nessuna democratizzazione dell'ente è possibile senza una riforma generale che operi un serio ed effettivo controllo sulla gestione dell'ente. Questa è la critica principale che noi facciamo dalla quale discendono tutte le altre riserve sull'andazzo della Radiotelevisione che vanno dal tipo di informazione alle scelte che si operano. Una notizia può essere data obiettivamente, e questo la Radiotelevisione lo fa, anche se raramente. La critica che facciamo è sul tipo di notizia che si dà ma soprattutto per le notizie che non si danno. In questi ultimi mesi abbiamo assistito a casi scandalosi ed eclatanti che era necessario che i cittadini conoscessero. Ad esempio sullo scandalo dell'ONMI non è stata detta una parola dalla televisione. In questo senso chiediamo che siano fornite quelle notizie giuste ed opportune perchè la gente ne sia a conoscenza. Poi svelerei il segreto di Pulcinella se dicessi che il bilancio della Radiotelevisione è falsamente in pareggio, anche se per dimostrare ciò si trovano e si inventano espedienti quale quello di giocare sugli scarsi ammortamenti. La verità è che nella gestione della RAI-TV si è raggiunto un grado di spreconeria così alto da far toccare livelli di *deficit* gravissimi, oggetto di costante critica da parte della Corte dei conti, come lo stesso relatore fa rilevare.

Noi diciamo che il canone non deve essere aumentato per due ordini di motivi: in primo luogo per gli stessi impegni assunti dal

Governo (essendo prezzo controllato non deve subire lievitazioni), in secondo luogo perchè aumentare il canone e dare sovvenzioni dello Stato, senza apprestare una seria riforma, significherebbe continuare a dare la possibilità di sciupare e sprecare i soldi della collettività in una politica tante e ripetute volte criticata anche dagli stessi ambienti di maggioranza. Perciò, in questo senso aderisco all'ordine del giorno che hanno presentato i compagni comunisti.

Non siamo e non vogliamo essere, collega Sammartino, in fase di attesa per risolvere questo scottante problema. Il disegno di legge per dare nuova regolamentazione e nuovi compiti alla Commissione parlamentare di vigilanza non potrebbe risolvere il problema della trasformazione democratica della RAI-TV, e può diventare invece un palliativo per favorire coloro che, non volendo la riforma, cercano di attardare il Parlamento in un dibattito troppo secondario rispetto al principale che è la riforma generale.

A proposito della introduzione del colore nella nostra televisione, il nostro Gruppo ribadisce ancora una volta le note ragioni della propria opposizione in riferimento soprattutto alla presente fase economica del Paese. Sottolineiamo però nuovamente l'esigenza che al più presto si arrivi alla scelta del sistema che dovrà essere adottato il giorno in cui il Parlamento deciderà l'inizio delle trasmissioni e ciò per evitare che tale questione continui ad essere oggetto di trattative sottobanco...

B O S C O, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non si capisce bene il concetto che vuole esprimere.

R A I A. Diciamo intanto che siamo contrari all'introduzione del colore. Lo sottolineo anche il senatore Sammartino nella sua relazione, come mi sembra di aver capito.

S A M M A R T I N O. Ho detto di andare con gradualità verso il traguardo della televisione a colori anche in Italia.

R A I A. Se si deve fare questa scelta nel più breve tempo possibile bisogna farla no-

minando una Commissione che non sia quella di vigilanza.

B O S C O, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi pare che ella abbia detto che nel momento in cui si decide il sistema si decide anche la data di inizio delle trasmissioni.

R A I A. Non bisogna fare soltanto la scelta del sistema: è giusto infatti che sia il Parlamento attraverso i parlamentari e i tecnici a decidere e non la Commissione di vigilanza per evitare che tali questioni continuino ad essere oggetto di trattative sottobanco con grossi interessi economici. Vogliamo quindi che il Parlamento sia messo in grado di decidere sulla base di documentate valutazioni di merito. Ecco il problema di fondo sul quale insistiamo ed è perciò che chiediamo che ci sia questa Commissione.

Per quanto riguarda un'altra questione concernente la televisione desidero in questo dibattito sollevare il problema dei fondi raccolti per i terremotati siciliani. Credo che tali fondi raccolti e sottoscritti con encomiabile slancio di generosità umana in un momento particolarmente drammatico per le popolazioni della Valle del Belice siano di esclusiva proprietà dei destinatari e non dello Stato che, pur non essendo abilitato a disporre la loro utilizzazione, ne ha tuttavia deciso fin qui l'inspiegabile congelamento. Ora è chiaro che nessuno e a nessun titolo può avanzare la pretesa paternalistica di decidere unilateralmente e tanto meno di imporre il modo in cui i cittadini terremotati devono nel loro interesse impiegare dette somme.

Colgo l'occasione quindi per chiedere al Governo di farmi sapere se è d'accordo nell'affermare che i soli competenti a decidere di un bene di loro esclusiva pertinenza sono i cittadini interessati e che i criteri di utilizzazione di dette somme siano stabiliti dai singoli consigli comunali sentite le popolazioni interessate, e chiedo altresì di sapere quando crede che potranno scongelarsi quei fondi raccolti tre anni fa. Potrei a questo proposito citare come esempio quanto avvenne

durante il terremoto quando alcune società assicuratrici — e hanno fatto bene — del Nord hanno chiesto alcuni nomi di famiglie siciliane terremotate le quali hanno già quindi ricevuto le somme raccolte in seguito a quella solidarietà. Se invece queste società avessero mandato i soldi alla Radiotelevisione, quelle famiglie non avrebbero ancora ricevuto alcuna somma. Queste società forse hanno preferito questo secondo sistema perchè sanno come vanno le cose in Italia; si sono quindi anche accollate le spese per le trasferte dei delegati mandati in Sicilia, purchè si potessero assegnare le somme raccolte.

Nel chiudere il mio intervento, signor Ministro, onorevoli colleghi, si deve convenire che la mia è stata una valutazione serena, obiettiva del bilancio, in sintesi e per quel tempo che potevo avere a disposizione: abbiamo dimostrato però di apprezzare gli sforzi che l'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici hanno intrapreso per la meccanizzazione e l'automazione dei servizi. Non abbiamo mancato al tempo stesso di criticare le carenze del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e delle sue aziende, intendendo con ciò spronare il Governo e i dirigenti stessi ad attuare una politica aziendale più sana ed impegnata e a dare agli utenti servizi migliori, più efficienti e più celeri, per avviare all'abolizione l'intenso sfruttamento dei dipendenti che proprio in questi giorni hanno fatto sciopero, per cui centinaia di milioni di lettere si sono ammucchiate, cosa che non era accaduta neppure durante la guerra. Vi è stato uno sciopero, signor Ministro, che poteva essere evitato se non si fossero rotti gli accordi assunti con i sindacati. Questo sciopero, dobbiamo dirlo, non è stato colpa dei dipendenti ma del Governo che aveva violato una serie di accordi già raggiunti con i sindacati. L'accordo raggiunto ora, con il quale vengono superati profondi squilibri e sperquazioni che i provvedimenti arbitrariamente introdotti dal Governo avevano determinato, i miglioramenti salariali per gli ausiliari, lo sblocco di carriera e l'aumento degli organici dovrebbero consentire di elimi-

nare le cause di questo disagio e di dare ai lavoratori e all'utente più tranquillità.

Spero che il Governo non voglia ancora una volta ricadere in arbitrarie determinazioni unilaterali e che al più presto porti a compimento positivo questo travaglio per il buon funzionamento del servizio. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Dindo. Ne ha facoltà.

D I N D O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, rispondendo agli intervenuti nell'ultimo dibattito sulla fiducia al Governo, il presidente del Consiglio, onorevole Colombo, ebbe ad assicurare il Parlamento ed in particolare i rappresentanti altoatesini che il Governo avrebbe provveduto al più presto a risolvere il problema delle ricezioni televisive per le popolazioni di lingua tedesca dell'Alto Adige.

Il problema sollevato non è, in realtà, che quello del monopolio della RAI-TV o meglio quello della interpretazione del monopolio della RAI-TV.

Avviene infatti in Alto Adige che molti cittadini di lingua tedesca, servendosi di apparecchi ripetitori acquistati a Milano dal libero commercio, ricevono i programmi televisivi della vicina Repubblica federale austriaca e vengono per questo denunciati all'autorità giudiziaria quali violatori della legge sul monopolio della RAI-TV.

Il fatto sembrerà incredibile, onorevoli colleghi, così come sembrò incredibile a me, mentre invece è vero e per la sua eliminazione si battono giustamente i rappresentanti della *Südtiroler Volkspartei*.

Un tempo, in un regime di dittatura, ascoltare le radio straniere era considerato reato di carattere politico e vietato. Oggi, in uno Stato democratico, ricevere programmi radiotelevisivi stranieri è considerato un reato soltanto di carattere fiscale ma è ancora di fatto vietato.

Le popolazioni di lingua tedesca della provincia di Bolzano sono particolarmente colpite non certo per odiose discriminazioni nei loro confronti ma perchè esse, vivendo tra alte montagne, devono, per assicurarsi

l'ascolto, piazzare i ripetitori sulle creste dei monti, in luoghi, quindi, ben visibili anche a chi non vorrebbe vedere, ed essendo la legge quella che è, non possono non essere denunciati.

D'altra parte quelle popolazioni hanno il diritto di seguire i programmi televisivi nella loro lingua ed è quindi cosa naturale che il Governo, posto a conoscenza della situazione creatasi, si sia impegnato a risolverla. La soluzione può consistere nell'aumento delle ore di trasmissione dei nostri servizi in lingua tedesca (che ora se non erro si svolgono per circa 400 ore annue) e in un accordo con la Radiotelevisione austriaca o bavarese, per una ritrasmissione da parte della RAI-TV di quei programmi per la provincia di Bolzano.

Il caso particolare serve anche a mettere in luce una situazione paradossale della nostra legge di monopolio sui servizi televisivi che praticamente obbligherebbe a mettere un carabiniere per ogni apparecchio di ascolto, visto che proprio per dichiarazione dell'onorevole Ministro sono circa 11 milioni gli italiani che tranquillamente ricevono servizi svizzeri o jugoslavi in pratica immunità perchè vivendo in pianura o sulle rive del mare non hanno bisogno di mettere bene in vista apparecchi ripetitori di sorta.

Come possiamo noi pensare in queste condizioni di continuare a mantenere una situazione di monopolio chiuso che in pratica riusciamo ad imporre soltanto alle popolazioni delle valli e con azione assolutamente impopolare?

È vero che la Corte costituzionale stabilì con la nota sentenza del luglio 1960 la costituzionalità del monopolio radiotelevisivo, ma essa decise soltanto sul diritto di trasmissione dei programmi e si basò sullo stato della tecnica di quel tempo.

Non penso, onorevoli colleghi, che uguale pronuncia si avrebbe sulla costituzionalità del divieto ai cittadini di ricevere altri programmi al di fuori del monopolio, quali quelli delle nazioni confinanti.

Ritengo che nel guardare avanti, alla nuova legislazione e regolamentazione che dovremo pur dare ai servizi radiotelevisivi, dobbiamo tener conto di due fattori fonda-

mentali e cioè dei continui progressi della tecnica e della nostra appartenenza alle Comunità europee.

I progressi della tecnica nel campo delle trasmissioni di notizie sono, come è noto, continui e straordinari.

Accanto ai satelliti ripetitori già in progetto anche per i servizi europei ed il cui costo è ormai economicamente accessibile, vi sono le ultramicroonde che rendono possibile la trasmissione a mezzo dei comuni cavi telefonici dei programmi televisivi, per cui già ora negli Stati Uniti si stanno fortemente sviluppando le cosiddette « comunità di antenna » in base alle quali determinati gruppi di abbonati usufruiscono di trasmissioni proprie ricevendo sul filo, a richiesta individuale, il programma voluto, scelto in pochi minuti negli archivi delle « comunità » da appositi cervelli elettronici selezionatori.

In Giappone mi risulta sia già in funzione da parte di un giornale a grandissima tiratura un servizio di abbonamento per cui quattro edizioni giornaliere vengono trasmesse via filo agli utenti che le ricevono stampate da uno speciale ricevitore-riproduttore collegato con il cavo del telefono.

Questo lo stato attuale della tecnica, ma quale sarà nei prossimi anni? E come possiamo impedire ai cittadini di usare queste realizzazioni messe a disposizione di tutti dall'industria, senza imbatterci nell'articolo 21 della nostra Costituzione che assicura ad ognuno la libertà di espressione usando la parola, lo scritto ed ogni altro mezzo di diffusione? E come potremo in futuro ancora materialmente vietare ai nostri cittadini di lingua tedesca di ricevere i programmi della televisione germanica, ritrasmessi via satellite e quindi captati senza la necessità di ben visibili ripetitori?

Se guardiamo poi a tutta la nostra politica tesa a favorire l'integrazione dell'Europa, ancora maggiormente ci accorgiamo come il pretendere che gli italiani possano ascoltare e vedere legittimamente solo le trasmissioni della RAI-TV sia del tutto anacronistico.

In un periodo storico in cui abbiamo realizzato l'unione doganale, in cui perseguiamo il fine di assicurare la piena circolazione del lavoro, delle merci, dei capitali e dei servizi

e ci proponiamo di arrivare entro il 1980 all'unione economica e monetaria, non possiamo evidentemente creare barriere legali alla libera circolazione delle onde elettromagnetiche che, per loro stessa natura, non conoscono frontiere.

C A V A L L I . Ma, tanto per capire meglio, lei è contro il monopolio della rete? Vuole diverse reti, diversi canali?

D I N D O . No, io sono contro il monopolio della ricezione; cioè io penso che i cittadini possano ricevere senza essere incriminati.

B O S C O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lei si riferisce alla libertà di ricevere dall'estero?

D I N D O . Sì, signor Ministro, dall'estero.

Del resto questa consapevolezza è pienamente acquisita dagli altri Stati del Mercato comune perchè gli abitanti delle zone che gravitano intorno alla valle del Reno già ora possono liberamente captare i programmi delle stazioni televisive della Francia, della Svizzera, della Germania, del Belgio, dell'Olanda e del Lussemburgo, mentre risulta che la televisione francese abbia in progetto di sistemare un potente ripetitore sulle Alpi che coprirà anche la nostra Valle Padana.

Penso, dunque, che la nostra politica radiotelevisiva debba essere del tutto mutata e debba aprirsi anzichè chiudersi al reciproco scambio delle trasmissioni con gli altri Stati europei.

Questo verrebbe incontro certamente ai desideri delle centinaia di migliaia di italiani che lavorano all'estero e dei milioni di turisti che vengono in Italia e ciò rappresenterebbe veramente, anche in questo importantissimo campo della circolazione del pensiero, della cultura e delle notizie, aiutare a costruire l'Europa.

Niente più, dunque, divieti alla libertà di ascolto o di ricezione per i nostri cittadini.

Invece, a mio avviso, deve essere mantenuto il carattere pubblico in esclusiva alle

attività di trasmissione sul nostro territorio data l'importanza pubblica del servizio e la necessità di una sorveglianza su di esso da parte della collettività.

Ciò, invece, non sarà certamente più possibile per quanto riguarda la filodiffusione, date le realizzazioni tecniche accennate all'inizio del mio discorso, nè penso si possa vietare alle televisioni del resto d'Europa di trasmettere in italiano.

Non possiamo infine ignorare che proprio il Senato ha aperto recentemente una breccia nell'intangibilità del monopolio di Stato delle trasmissioni radiotelevisive approvando lo statuto della regione lombarda, il quale all'articolo 54 prevede che la regione possa usare tutti i mezzi di comunicazione di massa e quindi anche la radiotelevisione per informare i propri amministrati.

È quindi necessario, per tutti questi motivi, guardare all'avvenire con mentalità radicalmente diversa dal passato e puntare alla qualità delle trasmissioni, così da assicurarsi gli ascolti per spontaneo interesse dei cittadini. Abbiamo la capacità, il genio e l'estro sia nel campo tecnico che artistico e culturale per primeggiare in Europa.

Organizziamo bene i nostri servizi e non avremo certo da temere alcuna concorrenza dalle trasmissioni straniere o da quelle regionali.

L'organizzazione dei servizi significa aggiornamento tecnico degli impianti e buona conduzione amministrativa ed aziendale del nostro ente televisivo.

Parlando di aggiornamento tecnico non si può prescindere dall'esaminare brevemente il problema del colore, già altre volte affrontato nei dibattiti di quest'Aula.

Il colore preoccupa soprattutto come volume di spesa non indispensabile che milioni di utenti sarebbero indotti ad affrontare per l'acquisto di televisori adatti a ricevere le trasmissioni con il nuovo sistema. Tale preoccupazione, espressa anche nella pregevole relazione del collega Sammartino, è senza dubbio fondata ed è certamente la causa principale della mancata attuazione della nuova tecnica di trasmissione.

Ma potremmo noi continuare ancora a lungo su questa strada? Non lo credo.

Già ora molti dei nostri utenti che ricevono le trasmissioni degli altri Paesi lo fanno perchè tali trasmissioni sono in colore e quindi più gradite e questo fenomeno si allargherà sempre di più se noi non ci aggiorneremo. Sempre per mancanza di aggiornamento la nostra industria produttiva di televisori perde continuamente terreno nel commercio del Mercato comune ed in quello con i Paesi terzi e perde terreno anche la nostra produzione artistica e culturale sempre meno richiesta dai circuiti mondiali appunto perchè non a colori.

È questa forse la perdita maggiore che noi soffriamo. Essa, misurabile solo molto parzialmente in danaro, è in realtà perdita grave perchè provoca il progressivo isolamento della nostra produzione e quindi l'assenza italiana dagli schermi televisivi del mondo.

Se ricordiamo il successo conseguito dall'originale televisivo italiano « Tu non conosci Venezia » realizzato a colori fin dal 1967 ed in via sperimentale da Italo De Feo, acquistato dalle reti televisive praticamente di tutto il mondo, sia per il fascino del soggetto che per la perfezione del colore e della tecnica della sua realizzazione, c'è veramente da pensare che non possiamo restare assenti ancora a lungo da questo settore.

Ritengo, quindi, che si debbano adottare anche in Italia, in futuro non lontano, le trasmissioni a colori, inserendole gradualmente nei nostri circuiti prima con orario limitato e nelle zone che già possono ricevere le trasmissioni a colori dei servizi esteri quali la Lombardia ed il litorale adriatico (in cui molti degli utenti si sono già muniti dell'adatto televisore) e poi gradualmente nel resto del Paese, seguendo un piano reso noto con grande anticipo così che gli abbonati possano programmare essi stessi il tempo del cambio del loro apparecchio.

Se passiamo infine alla conduzione amministrativa ed aziendale della RAI-TV dobbiamo aprire, anzi dovremmo aprire, un lungo discorso poichè a tutti sono note le carenze nell'amministrazione dell'ente, la sua eccessiva politicizzazione, la pletora delle sue cariche direttive e la discussa obiettività di molti dei suoi servizi. Su ciò tuttavia già esistono le severe critiche della Corte dei

conti, certamente ben note al Governo ed a molti degli onorevoli colleghi ed esiste anche la chiara, limpida ed assolutamente obiettiva ed approfondita relazione del Presidente della 7^a Commissione, senatore Togni, presentata nello scorso autunno al Ministro competente ed alla Commissione stessa, quale direttrice fondamentale di un dibattito che si è poi concluso con un ordine del giorno votato all'unanimità ed accettato dal Governo.

Con tale ordine del giorno la Commissione ha impegnato il Governo, tra l'altro, a porre in grado il Parlamento di decidere, entro il 30 aprile 1971, la riforma della RAI-TV.

È inutile rilevare, onorevoli colleghi, che siamo oggi al 27 aprile e che nulla di concreto è stato presentato ancora dal Governo.

Non è una cosa nuova e non è neanche cattiva volontà del Governo; è che la vita corre rapida, più rapida dei tempi di attuazione che le nostre istituzioni molto spesso ci consentono.

È una constatazione che ci turba tutti e che ci deve spingere a razionalizzare sempre di più i metodi del nostro lavoro.

Tra circa due anni scadrà il contratto di concessione in corso tra il Ministero delle telecomunicazioni e la RAI-TV ed è assolutamente necessario che parecchio prima di tale scadenza il Parlamento abbia potuto dibattere ed approvare la riforma dell'Ente e che si sia approntato e messo a punto l'indirizzo per il futuro programma tecnico del servizio.

Con questo mio intervento, ho inteso portare un contributo alla realizzazione di tali obiettivi. (*Applausi dal centro-sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cavalli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ad altri senatori.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

G E R M A N Ò, Segretario:

Il Senato,

preso atto che in sede di esame del bilancio del Ministero delle poste e delle te-

lecomunicazioni per l'anno 1971 è stato possibile approfondire l'analisi dei risultati del bilancio 1969 della concessionaria delle radiodiffusioni;

di fronte al persistere della grave, difficile situazione della RAI-TV che, attraverso gli stessi amministratori, continua ad avanzare istanze di sovvenzioni a carico del bilancio dello Stato per proseguire nella sua errata politica finanziaria e programmatica;

considerato che l'attuale situazione dell'ente è la inevitabile conseguenza del tipo di gestione e degli indirizzi programmatici e organizzativi, avallati in tutti questi anni dalla maggioranza e dal Governo quadripartito;

nell'auspicare che la 5^a Commissione permanente riferisca al più presto all'Assemblea, sulla base dei pareri espressi dalla 7^a Commissione, sulle relazioni della Corte dei conti relative ai bilanci RAI dal 1963 al 1968;

nell'affermare la propria ferma opposizione a qualsiasi erogazione straordinaria dello Stato a favore della RAI-TV, anche in vista delle necessarie, prossime scadenze per la riforma dell'ente,

impegna il Governo:

1) a sospendere eventuali erogazioni in corso a favore del servizio radiodiffusioni;

2) a respingere future richieste di sovvenzione del servizio da qualsiasi parte provenienti;

3) ad annullare, perchè illegittime, le decisioni già prese, ripetendo alla RAI-TV la somma di 12 miliardi di lire per mancanza di titolo idoneo alla erogazione;

4) ad invitare energicamente la concessionaria al rispetto dei termini della convenzione del 26 gennaio 1952 ricorrendo, se del caso, alle penalità ivi previste a carico della inadempiente.

Tab. 11.1 CAVALLI, ABENANTE, MADERCHI, FABRETTI, AIMONI, CATALANO, POERIO, TEDESCO Giglia, FERMARIELLO, SALATI, PIRASTU

PRESIDENTE. Il senatore Cavalli ha facoltà di parlare.

C A V A L L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anch'io mi soffermerò in modo specifico sul problema della RAI-TV; e non sul problema generale che riguarda l'ente televisivo, ma, dato che siamo in sede di discussione del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni, sulla situazione economico-finanziaria e sul bilancio dell'ente stesso che ormai è diventato oggetto di interesse generale.

Noi siamo a conoscenza del bilancio della RAI-TV del 1969 che è annesso al bilancio 1971 delle poste e telecomunicazioni. Ebbene il bilancio della RAI-TV del 1969 ci dà la misura delle gravi inadempienze della concessionaria del servizio e purtroppo ci fornisce anche la prova di una colpevole acquiescenza da parte del Governo stesso. Questo mio intervento, lo dico subito, si riallaccia a tutto quanto ho già detto in sede di 7^a Commissione del Senato sia discutendosi delle relazioni della Corte dei conti nel novembre del 1970 sia recentemente in sede di esame del bilancio, presente lo stesso ministro Bosco. Questo intervento quindi non vuole assolutamente ripetere le cose già dette, ma mira a riaffermare soprattutto l'urgenza assoluta, non più differibile, che il servizio della RAI-TV sia restituito alla sua funzione di educazione democratica e sociale, funzione alla quale esso è stato sottratto anno dopo anno per essere utilizzato con tutte le sue immense risorse a fini di parte.

Il bilancio della RAI-TV del 1969 appare formalmente in attivo; ma appare formalmente in attivo in virtù di una erogazione di 6 miliardi di lire da parte dello Stato. E sulla gratuità dell'erogazione, alla quale se ne è aggiunta una successiva di altri 6 miliardi per il 1970, per brevità, rinvio ai miei interventi precedenti. Qui mi preme osservare come queste regalie dello Stato non siano bastate a rendere effettivamente attivo il bilancio della RAI-TV: non hanno raggiunto nemmeno questo scopo, questo risultato. L'attivo della RAI-TV infatti è solo apparente (e questo dobbiamo dirlo con estrema chiarezza per non continuare ad ingannarci gli uni con gli altri) essendo stato ottenuto a scapito degli ammortamenti che sono stati drasticamente diminuiti da sette miliardi a

due miliardi, nonostante che gli stessi amministratori della RAI-TV, il Ministero del tesoro, la Corte dei conti avessero concordemente dichiarato inadeguato, a quota 7 miliardi, il livello degli ammortamenti nel 1968.

In questo contesto quindi il dividendo di 600 milioni di lire che la RAI-TV ha distribuito agli azionisti alla fine del 1969 ha il solo significato di un illegale ripartizione di utili che è punita con sanzioni penali dal codice civile. Comunque lascio a chi di dovere la valutazione di questo aspetto del problema, soffermandomi invece sulle cause di questa grave crisi di carattere economico e finanziario che investe l'ente televisivo.

Ribadisco in proposito l'analisi che ho già fatto e che dimostra chiaramente come la crisi della RAI-TV — crisi non solo finanziaria ma anche organizzativa, programmatica, gestionale — non nasce da cause estranee alla volontà degli amministratori dell'ente televisivo, ma è la proiezione dei loro metodi di gestione che obbediscono alla politica di potere attuata nella RAI-TV.

La RAI-TV, quando sostiene che le proprie difficoltà finanziarie derivano da altre cause, dichiara che il prezzo del servizio è inadeguato ed è fermo nel suo ammontare dal 1961.

Prendiamo pure come riferimento il 1961 e consideriamo i fatti economici e finanziari che nel settore radio-televisivo si sono verificati nel decennio 1961-1970.

Osserveremo che, se il prezzo del servizio televisivo è rimasto immutato nel suo ammontare unitario, esso però deve essere moltiplicato per un numero di abbonati che si è all'incirca quintuplicato nello stesso periodo, consentendo di conseguenza di far registrare ai proventi dell'azienda un balzo impressionante: da 58 miliardi del 1961 a 151 miliardi del 1970.

Si tratta di una situazione di assoluto privilegio nella quale non può dire di trovarsi alcuna altra azienda a partecipazione statale.

Ecco la dimostrazione della falsità della tesi degli amministratori televisivi che insistono sulla necessità di un aumento del canone fermo dal 1961: nel settennio 1961-68 il tasso di incremento delle entrate è stato di 10 miliardi all'anno; la rete degli impianti

ti trasmettenti è stata completata e gli edifici industriali e civili dell'ente sono stati costruiti e rinnovati (vedi il palazzo Labia a Venezia, gli edifici della direzione generale di Roma e di Torino, il centro di produzione di Napoli, le varie sedi di Genova, di Palermo, di Firenze eccetera); sempre nello stesso periodo la produzione televisiva passa da 4 mila ore circa a 5.400 ore annue; il bilancio si chiude con un attivo reale. Nel biennio 1969-70 che cosa succede? Fino al 1968 c'è un incremento di 10 miliardi all'anno, si fanno degli investimenti corposi, c'è un attivo. Nel biennio 1969-70 invece il tasso di incremento annuo delle entrate sale da 10 a 14 miliardi, fatto positivo; non si effettua in detto periodo nessun sostanziale potenziamento patrimoniale dell'ente; la produzione televisiva in questo biennio non fa registrare che un trascurabile aumento di poche ore, con una richiesta di sovvenzione a parte per le trasmissioni dell'Alto Adige; il bilancio si chiude con un effettivo grave disavanzo, mal celato da un fittizio formale pareggio.

La crisi allora non è nei mezzi economici a disposizione dell'ente. La causa è da rinvenirsi nei metodi con cui questi mezzi, ammontanti ripeto a ben 151 miliardi di lire, vengono gestiti.

Ecco di questi metodi un'efficace elencazione esemplificativa che aiuterà a capire molte cose: in modo particolare in questo biennio c'è stata un'inutile proliferazione delle strutture organizzative, con lo sdoppiamento addirittura, per esempio, della più importante delle direzioni di produzione, quella dei programmi televisivi, il che vuol dire doppia organizzazione parallela di direzioni, di uffici, di servizi, di segreterie tecniche. Inoltre c'è stata la moltiplicazione delle cariche dirigenziali: eravamo a 100 dirigenti o equiparati nel 1960; oggi siamo a 700! Dei collaboratori fissi (qualche decina nel 1960, oggi circa 600) sulla cui provenienza, selezione, collocazione, utilizzazione professionale e compensi nulla è possibile sapere, nemmeno il Presidente della nostra 7ª Commissione è riuscito a farsi dare dagli amministratori della televisione alcune notizie; nemmeno la Corte dei conti riesce a sapere

tutto, tranne il fatto che questi collaboratori fissi rappresentano molte volte un poderoso strumento di corruzione usato spregiudicatamente dagli amministratori. C'è stata poi l'immissione negli organici di una quantità sproporzionata di personale con contratto giornalistico: da 200 nel 1960 siamo arrivati a 700 persone. Infine disorganizzazione, accentuata burocratizzazione, interventi settoriali, assenza di una democratica politica di programmazione.

Tutto ciò ha naturalmente un prezzo che non è solo economico. La collettività è chiamata a pagare un prezzo che addirittura adesso si vorrebbe aumentare.

Crisi, dunque, ma crisi nel settore delle spese della RAI-TV. Però il Parlamento non è mai stato messo in grado di rendersi conto di come vengono spesi i soldi alla RAI-TV! È questo che noi chiediamo da tempo e spero che, a forza di battere, riusciremo ad aprire una discussione puntuale in una delle nostre assemblee. Crisi nel settore delle spese, dunque, spese alle quali sarebbe gravemente ingiusto pensare di far fronte con l'antico sistema di aumentare la tassa a carico del cittadino. E se questo è assurdo, tanto meno potremo accettare il principio del ricorso al sistema delle erogazioni straordinarie a carico del bilancio dello Stato, per pretesi servizi resi al di là degli obblighi di convenzione.

Si tratta di espedienti che abbiamo già condannato con ordini del giorno accettati dal Governo o approvati all'unanimità sia alla Camera sia al Senato. Questi espedienti si basano sulla pretesa di ottenere dalla collettività (l'abbonato con il canone, lo Stato con le sovvenzioni) due compensi per una unica prestazione. Questi espedienti sono concepiti in termini così grossolani da essere alcune volte respinti, come sembra, dagli organi di controllo dello Stato.

Ammontano a circa 55 miliardi e mezzo di lire i rimborsi che la RAI-TV ha chiesto allo Stato e che purtroppo in parte ha già ottenuto. Alla 7ª Commissione ho già fornito una elencazione, che per ragioni di tempo non ripeterò, dei titoli davvero fantasiosi delle varie voci di richiesta. Il 14 aprile scorso, in Commissione, il ministro Bosco non mi ha

fornito una risposta convincente su molte questioni e soprattutto intorno ad un certo impegno, di cui sono a conoscenza, da lui preso come Ministro delle poste e delle telecomunicazioni (o che ha intenzione di prendere) per una nuova erogazione alla RAI-TV per il 1971-72 di altri 12 miliardi (che aggiunti ai 12 che sono già stati dati per il 1969-70 diventano 24 miliardi). Mentre spero che questa risposta mi venga data oggi, mi preme informare che pochi sono ormai rimasti i Ministeri sottratti alle pressanti e pesanti pressioni della RAI-TV per ottenere sovvenzioni. Per la cronaca, i Ministeri più aggrediti sono sette oltre alla Presidenza del Consiglio: Poste, Finanze, Agricoltura, Pubblica istruzione, Turismo e spettacolo, Difesa e Affari esteri. A questi Ministeri si tenta di far carico di spese per trasmissioni che (un tempo solo radiofoniche poi anche televisive) la RAI-TV ha sempre fatto e che, destinate agli utenti, sono da questi pagate con il versamento del canone o della tariffa per le trasmissioni di pubblicità da parte degli inserzionisti. Infatti il rapporto fra lo Stato e la concessionaria del servizio delle radiodiffusioni è rigorosamente disciplinato in ogni suo aspetto dalla convenzione del 1952. Tutto ciò che la RAI-TV è obbligata a fare, i modi e i termini, sono indicati negli articoli di quella convenzione con dei limiti minimi al disotto dei quali la concessionaria si renderebbe inadempiente con conseguenti penalità a suo carico fino al limite della revoca della concessione. In quell'atto sono altresì stabiliti i diritti e le entrate dalla RAI-TV, cioè i canoni radio, i canoni televisivi, i proventi della pubblicità radiofonica e televisiva. Come è noto, un servizio ed uno solo è previsto che non sia regolato dal rapporto contrattuale del 1952 e che venga invece disciplinato da una precedente convenzione, ed è il servizio delle trasmissioni ad onde corte per l'estero che il legislatore allora ha ritenuto di disciplinare a parte, proprio per le finalità politiche e le caratteristiche tutte particolari di queste trasmissioni. Quindi, tranne che per le trasmissioni con l'estero lo Stato non deve altro alla RAI-TV, la quale per tutte le trasmissioni radiofoniche e televisive (e sottolineo tutte, per la scuola, per i

militari, per gli agricoltori, di musica sinfonica, di musica corale, di musica leggera) è compensata direttamente dai cittadini abbonati e dagli inserzionisti di programmi pubblicitari. Insisto su questo aspetto, perchè sono contrario, e con me il mio Gruppo, a questa logica del doppio compenso instaurata a favore dell'ente televisivo: prendere il canone dall'abbonato e le sovvenzioni dallo Stato, cioè sempre dalla collettività. I servizi che la RAI-TV rende al Paese sono tutti compresi nella lettera della convenzione. Rinnoviamo quindi il nostro invito: la convenzione del 1952 è un patto, i patti vanno osservati e se — come sembra — la concessionaria del servizio si rifiuta di riprendere alcune trasmissioni o se minaccia la sospensione di alcuni programmi, ebbene deve essere dichiarata, in base alla convenzione del 1952, inadempiente con l'applicazione delle sanzioni previste dalla convenzione stessa. Rinnoviamo anche l'invito ad accettare almeno in parte, ministro Bosco, l'ordine del giorno che ho presentato in Commissione e che ripresento qui in Aula. Vorrei aggiungere che al di là dei giudizi e delle valutazioni politiche che sono contenute in questo ordine del giorno, il Senato dovrebbe fermare la propria attenzione soprattutto su tre punti: chiedere per prima cosa al ministro Bosco e per esso al Governo che, d'ora in avanti — proprio perchè siamo alla scadenza della convenzione e quindi alla vigilia dell'avvio della riforma dell'ente televisivo — nessuna erogazione dello Stato venga decisa a favore della RAI-TV e che il Parlamento sia chiamato a discutere qualsiasi stanziamento statale a favore della RAI-TV; secondo, che ci sia da parte della concessionaria del servizio radio televisivo il rispetto dei termini della convenzione del 1952; terzo, che il Governo prenda insieme al Parlamento i provvedimenti idonei ad avviare una radicale svolta nel servizio televisivo evitando di porre Camera e Senato e opinione pubblica di fronte a fatti compiuti. Sappiamo che dopodomani infatti c'è l'assemblea degli azionisti dell'ente radiotelevisivo e non vorremmo trovarci di fronte appunto a dei fatti compiuti. Perciò abbiamo chiesto e chiediamo di essere informati e di discutere certe decisioni che non

riguardano solo i membri del consiglio di amministrazione della RAI-TV, ma il Paese intero. Dico questo alla vigilia dell'assemblea della RAI-TV perchè non vorremmo essere costretti a riprendere la parola in quest'Aula per protestare contro certe decisioni a cui ci siamo dichiarati e continuiamo a dichiararci contrari. Non facciamo solo questione di nomi, ma di strutture di questo ente, strutture su cui il Parlamento e non soltanto l'Esecutivo ha il diritto di vederci chiaro e di decidere.

Questi sono i tre punti dell'ordine del giorno per noi fondamentali; e per parte nostra dichiaro che siamo disponibili a trovare la via di un voto del Senato che d'altra parte non farebbe che confermare quello della decima Commissione della Camera avutosi nell'ottobre scorso e quello della 7ª Commissione del Senato nella cui sede si è discusso sulla relazione del senatore Togni circa i rapporti della Corte dei conti.

In questo senso attendo una risposta dall'Assemblea e dal Governo. (*Applausi dalla estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Berthet. Ne ha facoltà.

B E R T H E T . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ho letto con particolare interesse la chiara e pregevole relazione sul bilancio di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nonché sullo stato di previsione del bilancio della Azienda autonoma dei telefoni dello Stato, presentatami dall'esimio nostro collega relatore, senatore Sammartino. Come è già stato rilevato, lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non offre motivi particolari di rilievo per cui non ritengo necessario addentrarmi nell'esame delle linee generali di questo stato di previsione della spesa. Risulta, infatti, dal documento contabile sottoposto al nostro esame una gestione chiara e lineare. Evidentemente, però, di un servizio così direttamente e intimamente connesso alle esigenze del popolo non possiamo dire che sia immune da lacune anche perchè, ripeto, interessante

una società sempre più esigente e spesso capricciosa e non sempre edotta delle difficoltà che l'Amministrazione (nella sua solerzia programmatica) e la pur benemerita burocrazia devono quotidianamente affrontare e superare, per rispondere, con maggior speditezza ed efficienza, alle aspettative del pubblico.

Se me lo si consente, a questo punto, vorrei richiamare, proprio a titolo di collaborazione, l'attenzione del signor Ministro sul metodo in uso per il reclutamento del personale. Ogni anno o periodo di tempo più o meno lungo, vengono indetti dei concorsi nazionali ai quali partecipano, forse per qualche centinaia o anche qualche migliaia di posti, decine di migliaia di concorrenti che, per conoscere l'esito del loro concorso, dovranno aspettare anche diversi anni. I vincitori vengono poi disseminati ai quattro punti cardinali d'Italia, il più delle volte scontenti e insoddisfatti della loro sede che con mille strattagemmi sognano, sin dal primo giorno di servizio, di abbandonare con la compiacenza di qualche sanitario o la benevolenza di un amico influente, e ciò, come ognuno di noi può dedurre, a grave scapito del servizio.

Se si esaminasse la possibilità di decentrare queste assunzioni (oggi che le regioni sono una realtà) con dei concorsi regionali, certamente ci sarebbe una maggior celerità nello espletamento dei concorsi stessi ed i vincitori rimarrebbero nel loro ambiente, o per lo meno da loro scelto, certamente più validi per assolvere ai loro compiti, senza problemi di ambientazione magari anche di lingua, e con uno stipendio forse più sufficiente.

Se me lo consentite, aprirei a questo punto una doverosa piccola parentesi per ringraziare il signor Ministro ed i suoi uffici per la sensibilità dimostrata nei riguardi della regione Valdostana, includendo (in ossequio agli articoli dello statuto regionale), tra le prove di concorso la conoscenza della lingua francese per i concorrenti che desiderano esservi destinati, e questo non solo nel rispetto delle norme costituzionali ma anche nell'interesse del considerevole movimento turistico che si è creato in Val d'Aosta specie dopo l'apertura del tunnel del Gran S.

Bernardo e del traforo del Monte Bianco, sia nel periodo estivo che invernale.

Se mi concedete qualche minuto ancora, vorrei sottoporre alla cortese vostra attenzione e in particolare alla considerazione del signor Ministro un problema che già è stato oggetto di esame e di dibattito al Consiglio d'Europa, conclusosi con un voto di « raccomandazione », e praticamente risollevato in questa Aula, qualche minuto or sono, dal collega Dindo.

Chiederei, dunque, un esame particolare sulla possibilità di installare su tutta la catena delle Alpi una serie di ripetitori televisivi al fine di dare ai nostri concittadini costretti ad emigrare normalmente, per ragioni di lavoro, in quegli Stati, la possibilità di tenersi in contatto permanente attraverso un « video » olttralpe con la madre patria.

Vi dirò che per contatti diretti avuti con l'emigrazione italiana di tutta la vallata del Rodano, in Svizzera ed in Francia, da Sion a Ginevra, da Annecy, Chambéry, Grenoble a Marsiglia, gli italiani ivi stabilitisi, per motivi di lavoro (sia stagionale, sia permanente) ammontano a circa 1.200.000 unità e vi posso dire che sarebbero esultanti e certamente molto riconoscenti alla madre patria, al Governo, se potessero beneficiare di questo balsamo sulle ferite che si sono aperte nei loro cuori sin dal momento che attraversarono la frontiera, nel lasciare i loro caldi focolari domestici!

È un voto che, a mio avviso, onorevoli colleghi, va raccolto, va preso in considerazione anche per il riflesso culturale che una tale soluzione comporterebbe.

Evidentemente, si possono incontrare delle difficoltà di attuazione, ma, credetemi, sono tutte superabilissime, dalle tecniche alle (eventuali) politiche!

A Strasburgo sei sono i programmi che si possono ricevere, tre in lingua francese, tre in lingua tedesca; così nel Lussemburgo, in Belgio, in Olanda: cinque, sei, sette programmi diversi, nelle diverse lingue degli Stati limitrofi! Perché, mi domando, non ci potrebbe essere qualcosa di analogo per la Italia, evitando tra l'altro quanto è stato testè lamentato dall'onorevole senatore Dindo per l'Alto Adige e che potrebbe verificarsi

domani in altre regioni italianissime di lingua francese, spagnola o slava?

In sostanza si tratta di scambi, di programmi, di apertura di orizzonti, di anelli spirituali che giudico — concorderete con me — necessari per rafforzare la catena della nuova Europa, verso la quale ci siamo diretti.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, che invito ad esprimere anche il parere sull'ordine del giorno presentato.

B O S C O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Signor Presidente, con il suo consenso, vorrei dare qualche risposta alle domande che mi sono state rivolte, anche nel corso di questo dibattito, dagli onorevoli colleghi e desidero anch'io ringraziare, come hanno fatto tutti gli intervenuti, il senatore Sammartino che con la sua veramente completa, perspicua relazione ha dato modo in Commissione di aprire un largo e impegnato dibattito su tutti i temi che interessano il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Desidero in modo particolare, poi, ringraziare i senatori Avezzano Comes, Raia, Dindo, Cavalli e Berthet che hanno preso parte a questo dibattito dimostrando che il servizio delle poste interessa in sommo grado lo sviluppo economico, civile e culturale del nostro Paese.

Colgo l'occasione da quanto ha detto il senatore Raia per assicurare che, immediatamente dopo il componimento dello sciopero che si è felicemente risolto, grazie alla buona volontà dimostrata sia dal Governo che dalle organizzazioni sindacali, abbiamo dato corpo ad un piano di emergenza per il rapido smaltimento dell'arretrato che si è andato accumulando nei giorni scorsi e sono sicuro che il personale delle poste e delle telecomunicazioni, sempre così sensibile al dovere di servire il Paese nel miglior modo possibile, raccoglierà l'appello che il Ministro ad esso ha indirizzato per la normalizzazione rapida del servizio postale e delle telecomunicazioni in genere.

Desidero dire che i quesiti che mi sono stati posti in ordine all'ammodernamento dell'amministrazione postale e delle telecomunicazioni sono sempre presenti a chi ha l'onore e l'onore di dirigere questo importante Dicastero. Per quanto riguarda le osservazioni sul regolamento le condivido pienamente. Il regolamento è antiquato ed è in funzione un gruppo di lavoro, formato da eminenti giuristi, tecnici, esperti e sindacalisti che sta provvedendo appunto all'ammodernamento del regolamento e mi auguro di poter mettere in azione al più presto possibile questo nuovo strumento che adegua le esigenze dei servizi ai tempi nuovi.

Per quanto riguarda le riforme di struttura, il senatore Avezzano Comes ha giustamente osservato che il ministro Spagnolli, nel 1966, presentò alla Camera dei deputati una riforma completa dei servizi postali e che questa legge lungo il suo faticoso iter venne ridotta a quella che oggi si chiama nel linguaggio comune la piccola riforma, la legge del 1968. Desidero assicurare il senatore Avezzano Comes che al più presto possibile saranno emanati decreti ministeriali per la istituzione dei compartimenti, cioè per dar vita a quel decentramento regionale che è alla base della legge del 1968.

Egli poi mi ha stimolato a fare un nuovo passo in avanti, cioè a fare l'importante riforma della trasformazione dell'Azienda dei telefoni di Stato in un'azienda per le telecomunicazioni, nel senso di inglobare in essa il servizio dei telefoni e anche i servizi radioelettrici. Del resto egli sa che già in Commissione — e questo risulta anche dal verbale — ho dato l'annuncio che tra pochi giorni diramerò il disegno di legge proprio per ristrutturare l'Azienda dei telefoni su queste basi. È veramente assurdo che di questi tempi il servizio telegrafico, che ormai non funziona più con l'antico sistema Morse ma si muove attraverso i sistemi elettronici, debba far parte dell'amministrazione postale e non invece della nuova azienda delle telecomunicazioni che si va formando dopo che si sono superati gli ostacoli, che lo stesso senatore Comes ha posto in rilievo, ostacoli di ordine sindacale perchè abbiamo incontrato delle dif-

ficoltà a convincere i sindacati delle categorie telefoniche ad accettare questa riforma. Posso annunciare con compiacimento al Parlamento che queste difficoltà sono state completamente superate in quanto le organizzazioni sindacali, sia dei telefoni sia delle poste, si sono dichiarate d'accordo in questo trasferimento di funzioni.

Naturalmente in questa unicità dell'azienda si concreterà anche quell'auspicio che il senatore Avezzano Comes ha avanzato, l'auspicio cioè che gradualmente possa realizzarsi anche una eguaglianza di retribuzioni tra il personale dell'una e dell'altra categoria. Su questo punto, dunque, posso dare piena assicurazione che il consiglio del senatore Comes ha raggiunto pienamente il suo intento perchè il Ministero ha già preparato il disegno di legge e lo diramerà tra giorni agli altri Ministeri competenti.

Sono stati poi sollecitati da ogni parte provvedimenti per l'ammodernamento non soltanto delle strutture organizzative (di questo ho brevemente parlato) ma anche delle strutture di carattere tecnologico. È chiaro che questa Azienda delle poste e delle telecomunicazioni deve andare di pari passo con i tempi moderni che in ogni settore richiedono ammodernamento tecnico. Posso dire che anche in questo campo abbiamo fatto dei progressi notevoli. Lo stesso senatore Raia ha voluto ricordare cortesemente l'istituzione di un servizio di voli notturni che assicura il rapido trasferimento della corrispondenza non soltanto all'interno del nostro Paese ma anche tra il nostro Paese e tutti gli altri Paesi europei, senza che questo trasporto di corrispondenza per via aerea comporti il pagamento di una soprattassa da parte degli utenti. Abbiamo, infatti, tenuto conto soprattutto dei bisogni dei lavoratori di corrispondere con le proprie famiglie che si trovano al Sud o in Italia in genere mentre essi si trovano in Paesi esteri. Quindi, praticamente, si può inviare la corrispondenza per via aerea, senza pagare la relativa soprattassa, proprio al servizio di questi lavoratori che si sono spostati per il bisogno di trovare un'occupazione. Abbiamo dunque organizzato questa flotta notturna che funziona in maniera veramente egregia.

Però, come è stato detto in Commissione, non basta trasportare rapidamente i plichi postali dal luogo di origine al luogo di destinazione; occorre assicurare anche un rapido smistamento. A tale riguardo posso annunciare al Senato che sta per entrare in funzione il grande centro di smistamento di Firenze che sarà il primo di una lunga serie di centri di smistamento che sono stati già commessi alle industrie del nostro Paese e che sveltiranno notevolmente il sistema dello smistamento, soprattutto se sarà generalizzato il sistema del codice di avviamento postale il cui uso ha già raggiunto una percentuale altissima nel nostro Paese. Il nostro Paese, infatti, supera la stessa percentuale della Germania perchè quasi l'87 per cento della corrispondenza ordinaria è munita dell'indicazione del codice di avviamento postale. Si tratta di un servizio che ha veramente incontrato il favore del pubblico e che rende più rapide le operazioni di smistamento.

Ma non basta. Riteniamo che per portare avanti questo servizio così importante sia necessario anche uniformare, razionalizzare il formato delle buste. Quindi stiamo pensando all'introduzione di una busta di Stato che possa uniformemente essere utilizzata da tutti gli utenti in modo da semplificare enormemente il servizio dello smistamento attraverso la meccanizzazione degli impianti.

Vorrei poi menzionare la grande realizzazione della teleselezione da utente, che è stata ricordata anche dal senatore Raia e da altri onorevoli colleghi che sono intervenuti. È stato veramente uno sforzo ammirevole quello compiuto dall'industria, dai tecnici, dai lavoratori e dai funzionari dell'Azienda poichè abbiamo raggiunto la teleselezione da utente al 100 per cento. Anche la Germania ha raggiunto lo stesso scopo, però ha ancora qualche zona d'ombra: c'è ancora qualche zona in Germania che non è allacciata, mentre in Italia l'allacciamento è completo. E voglio dire che proprio ad iniziativa dell'Italia, che è già pronta per questo servizio, ci si muove a grandi passi verso la teleselezione da utente anche fra l'Italia e gli altri Paesi europei per le esigenze di comunicazione dei nostri lavoratori che da

ogni parte sono state poste in rilievo in questo dibattito.

PELLICANO. Ci sono zone d'ombra anche in Calabria, onorevole Ministro. Ho presentato delle interrogazioni...

BOSCO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Me le indicherà, onorevole senatore. Vorrei dire piuttosto che la teleselezione da utente ha incontrato un favore che è stato superiore alle previsioni programmatiche. Quindi già abbiamo predisposto un programma di intensificazione dei cavi che possa tener conto proprio di questo sviluppo enorme della teleselezione da utente. È stato già ricordato del resto che l'indice dell'uso del telefono in Italia è uno dei più alti d'Europa e del mondo proprio perchè questo mezzo di comunicazione ha incontrato molto favore. Quindi indubbiamente nel prossimo programma quinquennale aggiungeremo altri cavi coassiali a quelli già esistenti per far sì che le linee siano più libere e quindi possano rendere più frequente e comodo l'uso della teleselezione.

A proposito del buon funzionamento dell'amministrazione postale, debbo ricordare che c'è stato un notevole balzo in avanti per quanto riguarda il risparmio postale. Infatti (e questa credo sia una notizia importante per il Parlamento e per l'opinione pubblica) nei primi tre mesi del 1971 abbiamo avuto un saldo attivo fra i depositi e i ritiri, sia nel campo dei libretti postali che nel campo dei buoni postali, di 202 miliardi, e tale saldo attivo ha consentito alla Cassa depositi e prestiti di riprendere il finanziamento dei mutui su richiesta dei comuni, delle province e degli altri enti pubblici. Infatti va sottolineato anche di fronte all'opinione pubblica che questo tipo di risparmio che si raccoglie dai rivoli più decentrati del nostro Paese, attraverso i 13.500 sportelli che l'Amministrazione delle poste ha aperto in tutto il territorio del nostro Paese, si utilizza esclusivamente a fini pubblici, poichè refluisce alla collettività attraverso l'utilizzazione che ne fa la Cassa depositi e prestiti.

Mai si era verificato negli anni passati che nel primo trimestre di un anno si arrivasse alla raccolta di una somma così importante, il che dimostra che nel nostro Paese è in piena ripresa il risparmio senza far ricorso a quei tassi di interesse che forse non hanno giovato finora alla ripresa economica.

Desidero accennare ad un altro tipo di servizio sociale, che le poste compiono, quello cioè del pagamento delle pensioni. Nel 1970 sono stati compiuti 18 milioni di operazioni per il pagamento delle pensioni dello Stato e 52 milioni di operazioni per il pagamento delle pensioni INPS. Stiamo per iniziare un nuovo esperimento, quello del pagamento delle pensioni a domicilio attraverso assegni bancari spendibili, girabili e riscuotibili presso ogni banca.

Voglio trattare rapidamente alcuni problemi che sono stati sollevati in materia televisiva. Concordo con i colleghi che hanno detto che la riforma della televisione non può consistere unicamente in una legge che istituzionalizzi il controllo da parte della Commissione di vigilanza: tale Commissione deve continuare a svolgere il suo controllo di natura politica affinché le trasmissioni della RAI-TV si uniformino pienamente al dettato costituzionale, ma questo non basta. Bisogna procedere ad una riforma organica che comprenda anche altri settori; in modo particolare bisogna eliminare quella confusione sui controlli che esiste attualmente per il sovrapporsi delle competenze di Ministeri successivamente costituitesi. Attualmente della materia riguardante la RAI-TV — ne ha parlato il senatore Cavalli per quanto riguarda le richieste di contributi — si occupano diversi Ministeri: la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, il Ministero delle partecipazioni statali, il Ministero del turismo e dello spettacolo e questo diluirsi del controllo fa sì che non si possa svolgere un controllo penetrante nella gestione amministrativa dell'ente radiotelevisivo.

Penso che la futura riforma della RAI-TV debba prevedere l'incentrazione in un solo Ministero; attualmente si occupa della materia il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e riterrei opportuno che questo nuovo tipo di controllo resti affidato a

tale Ministero. Non ho però nessuna idea di patriottismo di Ministero da difendere.

Quale che sia il Ministero che eserciti il controllo sulla gestione amministrativa della RAI-TV, occorre unificare i controlli stessi. Se la RAI-TV continuerà ad essere sottoposta al controllo del Ministero delle partecipazioni statali, del Ministero delle poste e di altri Ministeri, nessuno di tali Ministeri potrà esercitare un sindacato in modo tale da poter soddisfare quelle corrette regole di amministrazione che sono nel desiderio non soltanto del Parlamento ma anche del Governo e degli stessi dirigenti della RAI-TV.

Per quanto riguarda i programmi, esiste un apposito Comitato presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni del quale fanno parte esponenti autorevoli del mondo della cultura e dello spettacolo. Penso che questo organismo vada integrato anche con rappresentanze di carattere sindacale e degli utenti e che esso debba svolgere il suo compito anche attraverso dei collegamenti da istituirsi con commissioni regionali poichè non è possibile che l'ente radio televisivo non tenga conto della nuova realtà regionale: del resto, la RAI-TV ha allo studio nuovi programmi per potersi meglio collegare con l'ente regione.

Una riforma organica della RAI-TV penso sia perfettamente consona alle esigenze dei tempi e ritengo si debba ricorrere a questa riforma per eliminare tutti gli inconvenienti che continuamente vengono lamentati non solo in Parlamento ma anche dall'opinione pubblica. Debbo dire peraltro che per quanto riguarda i programmi della RAI-TV, si ritiene in tutto il mondo che essi siano tra i migliori per scelta di temi culturali e spettacolari e per scelta di attori, tanto è vero che i programmi italiani vengono spesso volte ripetuti anche da enti televisivi stranieri. Ciò non toglie che sono perfettamente convinto che la vecchia legge del 1934 debba essere largamente riveduta, onde conseguire una riforma organica dell'ente.

Per quanto riguarda il problema della televisione a colori, ho avuto già modo di chiarire il mio pensiero in Commissione. In quella sede ho infatti accettato un ordine del giorno presentato dai senatori Sammartino e Avezzano Comes, con il quale si chiede

che il Governo, proprio in relazione a questo tipo di invasione che viene da Paesi confinanti per quanto riguarda la televisione a colori, esprima la sua opinione e solleciti un dibattito per quanto riguarda la scelta del sistema e la data iniziale delle trasmissioni a colori. Debbo dire al Senato che concordo pienamente con quegli oratori (e in particolare col senatore Dindo) che hanno detto che non è possibile ritardare di molto la scelta del sistema che, a mio avviso, deve accompagnarsi anche alla determinazione di una data iniziale, anche se niente affatto prossima, per poter scoraggiare le trasmissioni dall'estero che diventano sempre più frequenti. Fino a quando una televisione straniera trasmette i suoi programmi, non c'è niente da osservare, ma quando li trasmette finalizzandoli ad un uso che è destinato alla popolazione italiana, specie nel campo pubblicitario, non possiamo tollerare che ciò avvenga. Ho già avuto occasione di dire che gli apparati trasmettitori dei Paesi confinanti sono in grado di raggiungere al più presto una fascia di popolazione di circa 11 milioni di abitanti. Se per ipotesi si fosse costruita anche l'altra stazione trasmittente di Montecarlo, vi sarebbe addirittura un'altra fascia di popolazione molto cospicua, che riguarderebbe il Piemonte, la Liguria, e forse raggiungerebbe la Sardegna e Roma stessa.

Si può dire quindi che tutta la fascia costiera, sia adriatica sia tirrenica, sarebbe invasa da queste trasmissioni, con il sistema PAL dalla parte della Jugoslavia e con il sistema SECAM dalla parte della Francia. In questo modo si crea confusione e bisogna, a mio avviso, mettere ordine anche in questo settore.

Mi rendo conto, senatore Raia, che esistono motivi congiunturali che rendono necessaria una profonda meditazione su questo problema della fase iniziale; ma lo stesso senatore Dindo ha detto che anche stabilendo questa data, da principio si può enormemente ridurre la corsa al consumo di questo nuovo strumento di comunicazione, attraverso la limitazione dell'orario di trasmissione e altri modi che sono stati adottati inizialmente da tutti i Paesi che hanno introdotto la televisione a colori.

Credo che ciò sia necessario perchè il solo annuncio, anche se differito nel tempo, che l'Italia intende adottare questo nuovo mezzo di trasmissione scoraggerà tutte le imprese che attualmente stanno immaginando di costruire grandi trasmettitori. A questo riguardo debbo dire che perfino nel territorio italiano si sono costruiti ripetitori abusivi, senatore Dindo, per quanto riguarda ad esempio le trasmissioni che vengono da Lugano. Ho denunciato all'autorità giudiziaria, come era mio stretto dovere, coloro che hanno costruito questi ripetitori che dovrebbero portare immediatamente la televisione a colori dalla Svizzera a Torino; questo naturalmente è un qualcosa che il Governo non può accettare, almeno in base alle leggi vigenti perchè il codice postale impedisce la costruzione in Italia di questi ripetitori senza l'autorizzazione da parte dello Stato. Quindi ritengo che sia necessario esaminare il problema e, pur tenendo presenti tutti i motivi di carattere congiunturale che sono stati più volte sollevati sia in Parlamento che fuori del Parlamento, scegliere un sistema e stabilire una data — ripeto — anche se non troppo prossima.

Per quanto riguarda il sistema, confermo quello che ho detto in Commissione. Il Parlamento ed il Governo, al momento opportuno, potranno scegliere l'uno o l'altro sistema perchè nulla è stato pregiudicato, nessuna trattativa è stata svolta con l'uno o l'altro dei Governi interessati; sicchè il Parlamento sarà pienamente libero (e con esso il Governo nel momento in cui farà la sua scelta collegiale) di scegliere l'uno o l'altro sistema poichè, a quanto hanno detto i tecnici del mio Ministero, attualmente i due sistemi si equivalgono tecnicamente. Quindi si tratta di una scelta di politica economica, di politica generale che il Governo ed il Parlamento faranno in piena libertà senza essere necessitati da precedenti condizionamenti di carattere tecnico.

Per quanto riguarda i fondi raccolti dalla RAI-TV per i terremotati, argomento sollevato dal collega Raia che non può restare senza una immediata risposta in quanto è gravissimo, debbo rimandare a quanto il Sottosegretario di Stato per gli interni, ono-

revoles Nicolazzi, ha risposto ad una analoga interrogazione nella seduta del 23 aprile 1971 alla Camera dei deputati, dove ha chiarito espressamente che, in base ad un accordo stipulato a suo tempo tra i prefetti e i comuni della località, si stabilì che questi fondi dovevano essere utilizzati per opere pubbliche, per « utili iniziative non rientranti nei piani di ricostruzione finanziati dallo Stato e che le amministrazioni dei comuni interessati non fossero in grado di realizzare per le limitate disponibilità dei propri bilanci ». Sono stati assegnati questi fondi e si attende adesso un nulla osta da parte degli organi regionali per poterli erogare. Quindi niente di misterioso, tutto è stato chiarito nella risposta che il sottosegretario di Stato Nicolazzi ha dato alla Camera nei giorni scorsi.

Per quanto riguarda le raccomandazioni fatte dal senatore Cavalli (perchè interpreto l'ordine del giorno del senatore Cavalli piuttosto come una raccomandazione) quando dice che sono stati illegittimi i versamenti fatti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni all'ente radiotelevisivo debbo confermarli ancora una volta — come ho già detto in Commissione — che non si tratta di illegittimità. Il Governo ha calcolato esattamente quanto è stato speso dalla televisione per impianti aggiuntivi rispetto a quelli previsti dalla convenzione. Ed il decreto è stato firmato dal Capo dello Stato, su proposta dei Ministri competenti, ed è stato regolarmente registrato alla Corte dei conti sicchè — a mio avviso — non è possibile parlare di illegittimità. E la ragione per la quale non accetto l'ordine del giorno del senatore Cavalli è la seguente: non posso precludere la possibilità non di elargire somme, perchè di elargizione non si è mai parlato e mai si sono fatte elargizioni alla RAI-TV, ma di riconoscere gli oneri aggiuntivi affrontati dalla concessionaria allorché il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni chiede, come è avvenuto in passato, o degli impianti aggiuntivi o dei ripetitori suppletivi in zone che non erano state considerate dalla convenzione (non dall'ente concessionario) in quanto aventi scarsa popolazione, quindi in zone che non « ripagano » (come ha detto lei, senatore Cavalli) attraverso

l'aumento degli abbonati e quindi attraverso i canoni di abbonamento; in questi casi (è stato fatto un calcolo rigorosissimo che pongo a sua completa disposizione per il costo sia degli impianti che dei ripetitori) il Ministero stesso, d'accordo con gli altri dicasteri interessati, ha ritenuto opportuno rimborsare l'ente di queste spese chiaramente aggiuntive rispetto alla convenzione, poichè è noto a tutti che la convenzione, anche attraverso gli atti aggiuntivi, obbligava l'ente concessionario a fornire il servizio televisivo al 90 per cento della popolazione per il primo canale e all'80 per cento per il secondo canale. Invece siamo quasi arrivati al 98,3 per cento per il primo canale e abbiamo superato il 90 per cento per il secondo canale. Tutto ciò ha comportato degli impianti televisivi che sono costati al momento della loro costruzione, ma costano tuttora per la loro gestione. Quindi, secondo calcoli rigorosi fatti da tecnici dei maggiori costi, tenendo conto anche dei maggiori ed eventuali introiti derivanti dagli impianti aggiuntivi, si calcola quanto è dovuto all'ente radiofonico. Solo in questo consiste il rapporto finanziario tra il Ministero delle poste e la RAI-TV.

Per quanto riguarda gli altri problemi, lo stesso senatore Cavalli ha detto che si è trattato di mere richieste da parte della RAI-TV ma mi sembra che la critica vada fatta soltanto nel caso in cui queste richieste siano accolte, e per di più indebitamente. Non mi pare ad esempio che il Ministero della pubblica istruzione abbia accolto la richiesta venuta dalla televisione. Per quanto riguarda gli impianti riteniamo che non si possa fare diversamente perchè i termini della convenzione sono chiari.

Accetto l'ordine del giorno nel suo spirito ovvero per richiamare l'ente concessionario alla stretta osservanza dei termini della convenzione, cosa che facciamo già e continueremo a fare con il massimo impegno. Accetto perciò l'ordine del giorno nella misura in cui significa che qualsiasi rimborso di spesa aggiuntiva fatta dall'ente radiotelevisivo debba essere accompagnato dal più prudente controllo e dalla vigilanza più impegnata, onde evitare che un contributo di questo tipo, dato solo a rimborso di spese aggiuntive, possa

apparire o trasformarsi in regalie: non sono regalie perchè si tratta di rimborsi.

Questi, signor Presidente, sono i chiarimenti che desideravo fare dopo i numerosi interventi che sono stati fatti sul bilancio delle poste e delle telecomunicazioni. Desidero in sintesi assicurare il Senato che ogni sforzo sarà compiuto dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per rendere sempre maggiori servizi al nostro Paese. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

PRESIDENTE Senatore Cavalli, mantiene l'ordine del giorno 11.1?

C A V A L L I. Signor Presidente credo di non dovere insistere sulla votazione dell'ordine del giorno perchè le parole con le quali il ministro Bosco ha concluso la sua replica — cioè che accetta lo spirito dell'ordine del giorno del Gruppo comunista — si aggiungono e rafforzano le prese di posizione della 10^a Commissione della Camera e della 7^a Commissione del Senato che hanno votato precisi ordini del giorno. C'è quindi una convergenza in questo senso e per questo motivo non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Per lo svolgimento di interrogazioni

M A R I S. Domando di parlare

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

M A R I S. Signor Presidente, insieme ai senatori Brambilla, Venanzi e Bonazzola ho presentato una interrogazione urgente (2326) al Ministero delle partecipazioni statali per conoscere quali sono le deliberazioni che ha adottato o che ha in animo di adottare il Ministro in ordine alla vicenda della società STIEM di Milano, società che prima era dell'ENI e che oggi è stata chiusa, mettendo sul lastrico 300 famiglie. La questione si sta trascinando da tempo e sta diventando drammatica, coinvolgendo anche una serie di altre situazioni locali. Oggi

qui, davanti al Senato, abbiamo avuto la presenza di una delegazione dei lavoratori della società STIEM, che si tratterà a Roma anche nei prossimi giorni. Quindi ritengo che il Ministro delle partecipazioni statali, che già ha fatto promesse e ha dato nelle settimane scorse assicurazione ai lavoratori di risolvere il problema, debba dare una risposta definitiva e concreta al più presto possibile.

In questo senso la prego di farsi interprete presso il Ministro perchè venga al più presto, possibilmente domani stesso, a rispondere a questa interrogazione.

P O E R I O. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

P O E R I O. Chiedo che venga al più presto iscritto all'ordine del giorno lo svolgimento dell'interrogazione 1744, presentata il 23 luglio 1970, cioè quasi un anno fa, a firma mia e dei colleghi Tropeano, Argiroffi e Mancini. Con tale interrogazione si chiede l'applicazione della legge 25 maggio 1970, n. 364, inerente al fondo di solidarietà nazionale, per la siccità che ha colpito gran parte della provincia di Catanzaro.

Chiedo alla Presidenza che voglia rendersi interprete di questa mia richiesta in modo che domani il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, partecipando al dibattito sul bilancio, possa dare risposta, nel corso della discussione stessa, a tale interrogazione. Tra l'altro ho avuto anche l'onore di illustrare, in sede di discussione del bilancio dell'agricoltura e delle foreste in Commissione, un ordine del giorno che il Ministro, in quell'occasione, ha semplicemente accolto come raccomandazione, riservandosi di dare una risposta precisa e invitando il sottoscritto a presentare una adeguata documentazione, cosa che ho fatto a mezzo di raccomandata con ricevuta di ritorno giorni or sono. È stata fornita, cioè, tutta la documentazione richiesta anche con il parere espresso dall'ispettorato dell'agricoltura e delle foreste di Catanzaro e dalla regione Calabria, così come vogliono gli articoli 1 e 2 della citata legge n. 364. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Assicuro i senatori Maris e Poerio che la Presidenza si farà interprete presso i Ministri competenti delle richieste da loro formulate.

Annuncio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

BERNARDINETTI, Segretario:

PIRASTU, SOTGIU, FUSI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del bilancio e della programmazione economica.* — Preso atto degli impegni assunti dal Governo in seguito alla lotta dei lavoratori, e soprattutto dei minatori, ed all'azione unitaria condotta dai sindacati e dalle forze politiche democratiche ed autonomistiche, gli interpellanti chiedono di conoscere le iniziative e gli interventi che il Governo intende disporre per la sollecita attuazione degli impegni assunti e per la realizzazione, d'intesa con la Regione sarda, di un programma di interventi, sotto la direzione pubblica, per lo sviluppo economico e sociale dell'Isola.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) gli obiettivi, la composizione, i tempi di attuazione ed i finanziamenti della costituenda società pubblica per la gestione unitaria dell'attività mineraria, nei suoi momenti della ricerca, della coltivazione e della trasformazione dei minerali;

2) se il Governo intende elaborare un piano per la ristrutturazione e lo sviluppo del settore minerario, in collegamento con un programma minerario nazionale, dotato di adeguati finanziamenti, da stabilirsi mediante un provvedimento legislativo, e diretto all'integrale valorizzazione e trasformazione manifatturiera dei minerali sardi;

3) quali iniziative il Governo intende disporre per l'elaborazione di un piano organico delle Partecipazioni statali, legato innanzitutto all'utilizzazione delle risorse locali e fondato soprattutto sulle lavorazioni manifatturiere e di trasformazione, e, nel-

l'immediato, quali sono le caratteristiche merceologiche e produttive, i tempi di realizzazione e l'occupazione prevista degli impianti delle Partecipazioni statali annunciati dal Governo nel Sulcis, nell'Iglesiente e nel Guspinese, da considerarsi quale stralcio del piano generale previsto dall'articolo 2 della legge n. 588 del 1962;

4) quali iniziative industriali il Governo intende localizzare in Sardegna, ed in particolare nel Sulcis-Iglesiente-Guspinese, nel quadro della programmazione chimica nazionale e in direzione della chimica secondaria e della parachimica e secondo un piano che, evitando doppioni e sprechi, coordini e promuova lo sviluppo di detto settore nell'Isola. (interp. - 449)

CATALANO, ROMANO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Di fronte alle intense agitazioni, agli scioperi delle maestranze, alle vive preoccupazioni espresse dai Consigli comunali, alle solidali e compatte manifestazioni delle popolazioni interessate, a Napoli, a Salerno, a Nocera Inferiore e ad Angri, in seguito ai piani di ristrutturazione delle « Manifatture cotoniere meridionali » annunciati dall'ENI;

data la vitale importanza di un complesso industriale di tradizionale e secolare attività, con maestranze altamente qualificate, in una regione nella quale la disoccupazione e la sottoccupazione investono centinaia di migliaia di lavoratori dell'industria e continua paurosamente a diminuire l'incidenza della popolazione attiva sul totale degli abitanti;

considerato che in Campania, come in tutto il Mezzogiorno, il punto centrale di ogni politica di piano deve essere la realizzazione di una piena e qualificata occupazione delle forze di lavoro e che, perciò, l'intervento pubblico, anche in termini di ristrutturazione e di razionalizzazione delle attività esistenti, non può prescindere dalla necessità di mantenere e potenziare i livelli di occupazione,

gli interpellanti chiedono di conoscere se il Ministro non ritenga di dover opportunamente intervenire per garantire che — arrestando la progressiva contrazione dei livel-

li occupazionali, scesi negli ultimi anni alla cifra di 2.500 unità — l'annunciata ristrutturazione delle « Manifatture cotoniere meridionali » possa produrne finalmente l'effettiva ripresa, attraverso una razionale articolazione per ogni singolo stabilimento esistente e la creazione di un nuovo complesso veramente potenziato e capace di una maggiore occupazione, che sottragga i lavoratori, le masse disoccupate e le popolazioni alle irresponsabili e pericolose manovre intese ad indirizzarne il grave ed oggettivo malcontento verso contrapposizioni localistiche, comunali e provinciali. (interp. - 450)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BERNARDINETTI, Segretario:

CIFARELLI, BERGAMASCO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se corrisponda a verità:

che la concessione per gli spettacoli « Suoni e luci » al Foro Romano, spettacoli che hanno provocato, fin dall'inizio, proteste da parte dell'Accademia nazionale dei Lincei, di altri enti culturali e dell'opinione pubblica più qualificata, e che si sono dovuti interrompere per la fatiscenza delle murature della zona, verrà prorogata oltre il termine di scadenza del 1972;

che la tribuna degli spettatori verrà trasferita in posizione ancor più evidente dell'attuale, togliendo al pubblico godimento una parte notevole della zona più centrale del Foro;

che a tale trasferimento e a tale proroga della concessione si sono dichiarati contrari sia il soprintendente che la Direzione generale delle antichità e belle arti e che in tal senso si è anche recentemente espressa l'Accademia nazionale dei Lincei.

Per sapere, infine, se nella zona che sarebbe stata prescelta sono stati eseguiti i necessari sondaggi atti ad assicurare l'incolumità degli spettatori. (int. or. - 2325)

MARIS, BRAMBILLA, VENANZI, BONAZZOLA RUHL Valeria. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere quali sono le deliberazioni operative adottate dal suo Ministero, nel quadro degli impegni assunti e delle promesse fatte, per risolvere la questione della società STIEM di San Donato Milanese e dei 300 disoccupati creati dalla chiusura dell'azienda.

In particolare, si chiede di conoscere — poichè il ritorno della società STIEM nell'ambito delle Partecipazioni statali non può certamente essere posto in dubbio, stanti le gravi responsabilità dell'ENI nei confronti della società e dei suoi lavoratori e la stessa intrinseca validità dell'operazione nell'interesse generale del Paese — quali sono le difficoltà che ritardano il perfezionamento dell'operazione e quali saranno i tempi ed i modi dell'operazione medesima.

Gli interroganti ricordano che la situazione è estremamente grave e che non è ulteriormente dilazionabile la soluzione sul piano umano del dramma delle 300 famiglie coinvolte in tale vicenda. (int. or. - 2326)

GERMANO'. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se intende concedere ai pensionati dello Stato un maggior numero di scontrini ferroviari che permettono di ottenere la riduzione delle tariffe per viaggi. (int. or. - 2327)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

VIGNOLO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Circa 100 lavoratori, già dipendenti della società « A. Salatti », poi passati, a seguito del fallimento di questa, alle dipendenze della società ICROT, lavorano da anni all'interno dello stabilimento « Italsider » di Novi Ligure (Alessandria).

Il lavoro che sono chiamati a svolgere all'interno dell'azienda è il seguente:

reparto imballo: rotoli - lamiera - piattforme - casse metalliche;

reparto cesoie: taglio lamiera - misurazione su bolla;

reparto spedizione: carico e scarico - vagoni - autotreni.

Quando mancano gli operai dell'« Italsider » il posto vacante viene occupato dai lavoratori dell'ICROT che eseguono, in tal caso, lavori da gruista ed imbragatore. Alle operazioni di imballo, cesoie e spedizioni è presente un ispezionatore dell'« Italsider ».

Due volte l'anno i lavoratori dell'impresa sono comandati ad eseguire lavori di inventario nel magazzino (LAC) ed inoltre tre autisti eseguono il trasporto del rottame alle presse nel vecchio e nuovo stabilimento, con tre turni di lavoro, e precisamente dalle 6 alle 14, dalle 14 alle 22 e dalle 22 alle 6, con riposo a rotazione.

Tenendo conto della partecipazione diretta dei lavoratori all'attività produttiva della azienda, l'interrogante chiede di conoscere:

1) se il Ministro ha già disposto, di concerto con la direzione dell'IRI, per tutti i lavoratori che esercitano la loro attività all'interno dell'azienda, il trapasso di azienda con rapporto di dipendenza all'« Italsider » e l'inquadramento negli organici dei singoli reparti dello stabilimento;

2) se per tutti i lavoratori è garantita la continuità dell'anzianità di lavoro maturata precedentemente, dati il carattere continuativo del loro rapporto di lavoro e le mansioni che essi svolgono da anni all'interno dell'« Italsider ». (int. scr. - 5089)

ROMANO, CATALANO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quali provvedimenti urgenti ritenga di dover adottare per venire incontro alle maestranze della sede di Salerno della « Ideal Standard », le quali hanno occupato lo stabilimento per rivendicare l'assegnazione dell'integrazione speciale, di cui alla legge numero 1115, e la definizione dei rapporti con la direzione aziendale, la quale vorrebbe imporre, sotto il pretesto della crisi del settore, una lavorazione ridotta a tre soli giorni alla settimana, durante i quali si dovrebbe produrre quanto, in periodo normale, si produceva nell'intera settimana lavorativa.

Gli operai, la cui giusta eccitazione potrebbe costituire elemento di grave turbamento, rivendicano un immediato incontro fra le

parti, in sede di Ministero del lavoro e della previdenza sociale, per poter risolvere le questioni pendenti, in un clima più disteso, anche a seguito dell'auspicata revoca del provvedimento arbitrario di licenziamento adottato dall'azienda a carico di due lavoratori. (int. scr. - 5090)

TIBERI, COPPOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere la ragione per cui la Commissione ministeriale incaricata di predisporre le norme di attuazione della legge 27 giugno 1968, n. 32, sulla vendita degli alimenti surgelati, avrebbe concluso i suoi lavori senza aver mai interpellato al riguardo la categoria dei panificatori, al fine di un'utile e necessaria collaborazione tra operatori economici e Pubblica amministrazione.

Gli interroganti desiderano, altresì, conoscere i motivi per cui sono stati compresi nella categoria degli alimenti surgelati i prodotti della panetteria. Tale inserimento, infatti, non trova giustificazione poichè l'alimento « pane » è posto in vendita quotidianamente fresco in ogni punto abitato e, peraltro, non è influenzato da difficoltà di rifornimento a carattere stagionale, così come avviene, invece, per gli alimenti surgelati in genere.

Inoltre, tale inserimento non appare giustificabile anche perchè i notevoli oneri di refrigerazione, di trasporto e di magazzinaggio rendono praticamente proibitiva l'operazione in tema « pane » quando è esuberante la disponibilità di pane fresco a minor prezzo ed a più vantaggiose condizioni di gusto e di fragranza naturale, poichè i costi produttivi, e quindi i prezzi di vendita del prodotto, verrebbero maggiorati in modo notevole ed inopportuno per la rilevanza che l'alimento ha nell'indice del costo della vita. (int. scr. - 5091)

ROMANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che gli insegnanti di educazione musicale ed artistica, per formalità burocratiche, hanno ottenuto la nomina in ruolo, a norma della legge n. 603 del 1966, con un anno di ritardo nei confronti degli insegnanti di altre discipline;

che agli interessati ed ai sindacati il Ministero diede assicurazione formale che, in osservanza delle norme stabilite dalla legge predetta, la decorrenza della nomina sarebbe stata, a tutti gli effetti, dal 1° ottobre 1966;

che, invece, la liquidazione delle competenze arretrate, avvenuta di recente, dopo i prescritti due anni di straordinariato, è stata commisurata ad un anno anzichè a due di anzianità, e ciò in difformità a quanto praticato per i docenti di altre discipline,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro ritenga di dover adottare, o proporre, per sanare la situazione di grave sperequazione venutasi a determinare. (int. scr. - 5092)

FARNETI Ariella. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se è a conoscenza che nella provincia di Forlì sono state presentate, da parte di ex combattenti della guerra 1915-18, n. 15.199 domande di assegno vitalizio ai sensi della legge n. 263 del 18 marzo 1968, e che, a tre anni dall'entrata in vigore di detta legge, solo 6.237 delle domande presentate sono state positivamente definite, mentre tutte le altre, e cioè 8.962, sono ancora in sospenso;

se non ritiene di dover prendere, con estrema urgenza e tempestività, iniziative adeguate, atte a snellire i procedimenti ed a dare, entro un tempo determinato, una risposta a tanti vecchi combattenti;

quando si ritiene di poter portare a termine il lavoro di definizione. (int. scr. - 5093)

SAMMARTINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere lo stato della pratica che concerne l'istituzione dell'agenzia postale e telegrafica nella popolosa frazione Ceppagna, del comune di Venafro (Isernia). (int. scr. - 5094)

Ordine del giorno
per le sedute di mercoledì 28 aprile 1971

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 28 aprile, in due sedute pubbliche, la prima alle ore

9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (1660) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (1661) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Riforma dell'ordinamento universitario (612).

NENCIONI ed altri. — Modifica dell'ordinamento universitario (30).

GERMANO' ed altri. — Nuovo ordinamento dell'Università (394).

GRONCHI ed altri. — Provvedimenti per l'Università (408).

SOTGIU ed altri. — Riforma dell'Università (707).

ROMANO ed altri. — Esercizio dei diritti democratici degli studenti nella scuola (81).

BALDINI e **DE ZAN.** — Assunzione nel ruolo dei professori aggregati e stabilizzazione dell'incarico di alcune categorie di incaricati liberi docenti (229).

FORMICA. — Nuove provvidenze per i tecnici laureati delle Università (236).

TANGA. — Norme per l'immissione in ruolo dei docenti universitari (1407).

III. Discussione del disegno di legge:

TERRACINI. — Del giuramento fiscale di verità (524) (*Iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea ai sensi dell'articolo 32 del Regolamento*).

La seduta è tolta (ore 20,35)