

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

370^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1965

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente SECCHIA
e del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di determinazione sulla gestione finanziaria di ente Pag. 19538

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 19537
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 19537
Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 19537
Presentazione 19560
Presentazione di relazione 19537
Trasmissione 19537

Seguito della discussione:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 » (1343)
(Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici - Tabella n. 8):

ADAMCLI 19560
CHIARIELLO 19538

MANCINI, *Ministro dei lavori pubblici* Pag. 19549
19559
ZANNIER 19542

(Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Tabella n. 9 - Articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni - Tabella n. 10):

FERRARI Giacomo 19572
GIANCANE 19565
JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile* 19581
MASSOBRIO 19561

INTERPELLANZE

Annunzio 19588

INTERROGAZIONI

Annunzio 19589

Presidenza del Presidente MERZAGORA

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

Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 9 milioni e 500 mila per pagamenti suppletivi relativi ai lavori di completamento della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-Esposizione) » (1444).

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro dei lavori pubblici:

« Modifiche all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1962, n. 1845, contenente norme integrative per la costruzione a cura dell'ANAS dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria » (1443).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

PRESIDENTE. Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

Deputato **LUCIFREDI**. — « Norme generali sull'azione amministrativa » (1424) (previo parere della 2ª Commissione).

Annunzio di presentazione di relazione

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Lo Giudice ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 ottobre 1965, n. 1118, recante la sospensione della imposta di fabbricazione sui filati di lana e la istituzione di una addizionale speciale alla imposta generale sull'entrata per le materie prime tessili di lana » (1436).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

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

TORELLI ed altri. — « Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 » (1389);

3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Fornitura gratuita dei libri di testo agli alunni delle scuole elementari e delle altre istituzioni educative e scolastiche italiane dell'ordine elementare funzionanti all'estero » (1350);

« Partecipazione dell'Italia alla I Mostra internazionale dei trasporti e delle comunicazioni di Monaco di Baviera del 1965 » (1385);

« Autorizzazione all'acquisto o alla costruzione della nuova sede della scuola archeologica italiana di Atene » (1414);

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

GRONCHI. — « Contributo ordinario annuo a favore dell'Accademia nazionale di San Luca in Roma » (1030);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

Deputato ARMATO ed altri. — « Provvidenze concernenti il personale non di ruolo dell'Amministrazione delle poste e telegrafi e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (1336) (con modificazioni);

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

Deputati CENGARLE ed altri; FERRI Mauro ed altri. — « Modifiche alla legge del 26 febbraio 1963, n. 441, sulla disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari e delle bevande » (1232).

Annuncio di determinazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione concernenti la gestione finanziaria dell'Opera nazionale per i pensionati d'Italia, per l'esercizio 1963. (Doc. 29).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 » (1343)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del dise-

gno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 ».

Proseguiamo la discussione degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

È iscritto a parlare il senatore Chiariello. Ne ha facoltà.

C H I A R I E L L O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, riprendere a distanza di un anno il discorso sul bilancio dei Lavori pubblici significa riprendere gli stessi argomenti trattati l'anno scorso e accorgersi che la situazione, non solo non è migliorata, ma si è aggravata ulteriormente, ad onta che da fonte governativa e nei discorsi ufficiali si parli di schiarita, si dica di aver già toccato il fondo del pozzo e tante altre belle cose. Ma se poi andiamo a dare uno sguardo al bilancio troviamo, anche se la nostra è stata un'analisi molto superficiale, che non vi è proprio alcuna ragione di stare allegri.

A pagina 11 della relazione al bilancio troviamo infatti questa dizione: « Da quanto precede si rileva che le previsioni di spesa per l'anno 1966 sono nel complesso rimaste sostanzialmente immutate rispetto a quelle del 1965 »; e si legge, inoltre, a chiarimento di quanto detto dianzi, che dei 425 miliardi di spesa previsti per il 1966, 306 miliardi riguardano le spese di annualità per oneri già assunti e rimandati al 1966.

Dunque, denaro fresco impegnato dal Governo ve n'è pochissimo. Ma la carenza di fondi, pur essendo gravissima, sarebbe molto meno grave se l'indirizzo politico del Governo fosse tale da ispirare la fiducia negli imprenditori privati che sono i soli — e non lo dico soltanto io, ma tutti gli uomini responsabili — a poter fare uscire la situazione dell'edilizia dall'attuale crisi. Dall'alta autorità del Capo dello Stato al Capo del Governo, dal Ministro del tesoro allo stesso ministro Pieraccini, si esalta la figura dell'imprenditore privato che vuole, sì, il rischio come fattore di dinamica propulsiva, ma non vuole il rischio politico legato al predominio di questa o quella corrente, di questa o quella fazione.

Non starò qui a ripetere quanto ho già avuto occasione di dire più volte circa le vere cause della crisi edilizia, ma niente autorizza l'ottimismo di maniera che vuole per forza imporsi, e con le chiacchiere, in questo settore.

Per esempio, nella relazione programmatica per il 1966, si prevede che il volume delle case residenziali che saranno ultimate nel 1966 sarà di poco inferiore a quello delle costruzioni ultimate nel 1965 e che è stato stimato pari al 90-92 per cento di quello del 1964. Sembrerebbe così che le previsioni darebbero per il 1966 una costruzione di 400 mila unità, ma un'analisi accurata del paragrafo 20 di detta relazione fa prevedere invece, a giudizio degli esperti, che nel 1966 si avrà un volume di costruzioni pari a meno del 60 per cento di quello realizzato nel 1964.

Quando, per esempio, si afferma che con il mutuo agevolato di cui alla legge n. 1179, testè approvata, si possono approntare case per 200 miliardi, importo quasi corrispondente a quello massimo delle costruzioni private eseguibili con il concorso dei mutui agevolati che potrebbero essere consentiti nell'intero 1966, credo che si viva un po' fuori della realtà, quando si sa quali pastoie si frapportano prima che i progetti pervengano alla fase esecutiva; quando si sa che le numerosissime domande di mutuo agevolato finora presentate ai vari istituti di credito fondiario si riferiscono a iniziative non ancora predisposte con un progetto ben definito; quando si sa che le domande di mutuo meritevoli di considerazione non saranno istruite dai predetti istituti se non saranno accompagnate dal progetto esecutivo e da un preventivo di spese particolareggiato; quando si sa che i progetti esecutivi, con relativo preventivo dettagliato di spesa, dovranno essere approvati dagli organi comunali; quando si sa che nessun costruttore potrà definire il progetto delle costruzioni residenziali che intende realizzare, nè predisporre il preventivo dettagliato delle spese, se prima il Ministro dei lavori pubblici non avrà emanato i decreti di cui all'articolo 8 della legge, con i quali fisserà, con riferimento a situazioni locali, i prezzi massimi degli alloggi

da costruire, nonché l'incidenza massima del costo delle aree.

Riteniamo perciò di non essere lontani dal vero con il mostrarci d'accordo con quanti prevedono che l'importo dei lavori eseguibili nel 1966 da parte di imprese private, nell'ambito delle disposizioni di cui al titolo II della legge n. 1179, non supererà i 50 miliardi.

Si dice, poi, che nel campo dell'edilizia sovvenzionata le costruzioni raggiungeranno nel 1966 i 250 miliardi, compresi quelli della GESCAL. A prescindere — ieri proprio il senatore Gaiani ha precisato un po' come sta camminando la GESCAL, ma l'accennai già io la volta scorsa — che quest'ultimo organismo solo adesso comincia a muoversi, e piuttosto pesantemente, un po' per le difficoltà ambientali in cui deve svolgere la sua attività e un poco perchè questi enti ed amministrazioni cosiddetti autonomi, che svolgono attività più o meno rilevante in materia di opere di interesse collettivo, una volta creati e consolidati, hanno preso a copiare la tanto deprecata e deprecabile legislazione statale ed hanno travasato nelle proprie normative, praticamente, tutto quanto è in quella; a prescindere da tutto ciò, dicevo, ci si domanda come si potrà raggiungere la cifra di 250 miliardi, quando nel 1959, che fu l'anno di punta di questo particolare tipo di edilizia — e non vi erano tutte le pastoie della legge n. 167 — la cifra raggiunta fu di soli 254 miliardi, e nel 1965 la cifra massima fu pressappoco di 130 miliardi.

Forse non erriamo prevedendo, al massimo, lavori per 170 miliardi, cui si aggiungerebbero i 50 incentivati dalla legge ultima, n. 1179.

Ora se, come si dice, si vogliono realizzare costruzioni pari al 90 per cento di quelle ipotizzate per il 1965, cioè circa 400 mila vani, occorrerebbero investimenti dell'ordine di 1.900-2.000 miliardi, di cui 1.700 — perchè gli altri 220 li abbiamo preventivati per l'edilizia comunque sovvenzionata — dovrebbero essere effettuati dai privati; ipotesi, questa, da relegare nel libro dei sogni di fanfania-na memoria.

È invece opinione di moltissimi esperti che la produzione edilizia del 1966 sarà inferiore di oltre il 40 per cento a quella del 1964,

e ciò per tante ragioni che sarebbe troppo lungo elencare; ma mi piace solo ricordare il censimento del CRESME che ha rilevato che le nuove costruzioni residenziali messe in cantiere nel 1965, buona parte delle quali concorreranno a costituire la produzione edilizia del 1966, sono diminuite per consistenza di circa un terzo rispetto a quelle iniziate nello stesso periodo del 1964. Occorre perciò che si veda chiaro in tutta questa crisi, che è la più grave di tutte le altre crisi perchè attanaglia l'intera Nazione, e che si affronti il problema nella sua realtà.

Oggi, per il clima che si è venuto a creare e che noi liberali abbiamo denunciato fin dal suo sorgere, si risparmia poco e si investe ancora meno. Oggi le industrie segnano il passo e riducono le ore di lavoro perchè sanno che il costo di produzione della maggior parte dei beni è troppo alto, e perciò non c'è da meravigliarsi che la domanda per l'acquisto di nuove case decresca e che i costruttori privati, i quali sanno che sul mercato vi sono 350.000 vani invenduti, di cui un sesto solo a Milano, siano molto perplessi nell'attuale clima ad iniziare nuove costruzioni. Facciamoci un po' tutti, perciò, l'esame di coscienza e vediamo se, oltre tutto questo che è gravissimo ed è fondamentale, non vi siano tante altre ragioni che inceppano il libero gioco dell'edilizia, non solo privata ma anche pubblica. Chi non sa, a proposito dell'edilizia pubblica, di cui tanto si parla adesso, anche se si è lontani da questi ambienti, che gli appalti sono lenti, i progetti vecchi e malfatti, le legislazioni vessatorie, i prezzi inadeguati e che infine i contratti sembrano fatti apposta per punire coloro che si avventurano in tali appalti? E badate che non è solo lo Stato a specializzarsi in tali contratti, ma anche quei tali enti autonomi sorti perchè procedano più speditamente e che poi raggiungono un grado di fiscalismo e di vessazione da far pensare che quelli dello Stato siano veramente edulcorati. Non è infrequente leggere in un capitolato frasi come queste: « si applica il capitolato generale delle opere pubbliche della legge sulla contabilità dello Stato per tutto quanto sia in esso contenuto che non risulti in contrasto con norme ed oneri specifici pre-

visti dal presente capitolato speciale », e giù una serie infinita di norme, oneri, limitazioni e precisazioni.

Occorre ancora che una vera ventata di rinnovamento scardini l'attuale stato di cose nei pubblici appalti; occorre che le revisioni prezzi maturate vengano pagate e le risultanze di controversie amministrative vengano liquidate senza porre gli uffici in condizioni di tale imbarazzo da spingere alle più complesse e, direi, anche illegali alchimie interpretative pur di ridurre l'entità e rinviare la liquidazione di quanto alle imprese compete. Deve cessare la farsa dei tempi di collaudo e l'altra farsa di perizie suppletive e di varianti, con i conseguenti rimbalzi da un ufficio all'altro fra infinite e tardive richieste di sempre nuove e sempre uguali documentazioni e supplementi di documentazioni. Bisogna ancora evitare la ripetizione delle aste autorizzando offerte in aumento con la clausola della parzializzazione delle opere da eseguire, ove non si riesca in tempo a finanziarne la differenza scoperta. Bisogna rendere più efficiente e generale la pubblicizzazione delle aste. Bisogna dare concretezza ed efficacia al decentramento amministrativo elaborandone ancora i limiti e dando agli uffici periferici autonomia nella scelta degli interventi e nei criteri di priorità, purchè condizionati alla rapidità di attuazione concreta.

Bisogna ancora regolare bene l'eterna questione delle aste. Il sistema di gara al massimo ribasso è il più deleterio, perchè porta a prodotti scadenti, ad esecuzioni lente, ad appalti trasformati da problemi tecnici in problemi legali. So bene che nessun sistema è buono e che anche quelli della media e della media corretta, la media mediata e corretta, hanno anche le loro pecche e che lo Stato ha quasi abolito, debbo riconoscerlo, la gara al massimo ribasso. Ma alcuni grossi enti appaltanti, come l'ANAS e la Cassa per il Mezzogiorno, l'usano ancora. Bisogna che il Governo si convinca che, quando si vogliono fare alcune scelte più politiche che tecniche, quando si vogliono seguire determinati indirizzi, quando si vogliono cioè perseguire indirizzi cosiddetti di avanguardia, bi-

sogna valutare anche i mezzi di cui si dispone e la gerarchia delle necessità nazionali.

E qui non voglio scantonare nella legge sull'urbanistica, perchè sarà ampia materia di trattazione futura, ma già ora debbo dire che fino a quando si confonderanno urbanistica e politica, fino a quando gli urbanisti e gli architetti non si convinceranno che debbono innanzitutto pensare a farci delle belle case e delle belle città, e poi discutere di problemi politici, economici, sociologici, di programmazione e di piani territoriali, la vera urbanistica, quella che amiamo e concepiamo noi, basata cioè su idee architettoniche sia sul piano del gusto che su quello delle più civili forme di vita, e non quella da linguaggio nebuloso, come per esempio « spazialismo utopico », « reintegrazioni a diversi livelli », « quantificazioni formali », eccetera, non farà un passo avanti o farà solo del male.

Se l'onorevole Ministro me lo consente, vorrei aggiungere due note marginali.

Poichè di recente si è avuta notizia di gravi disfunzioni negli organi di vertice dell'ANAS, spero che l'onorevole Ministro non vorrà giudicare indiscreta la richiesta da parte nostra di qualche chiarimento al riguardo, perchè io, meridionale come lui, annetto grande importanza, per esempio, alla costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria che se passa per la sua bella città, passa anche per i miei paesi.

Non v'è dubbio che la sua costruzione vada a rilento, a strappi, potrei dire, e fa bene perciò l'onorevole Ministro a pestare i piedi perchè le cose si accelerino; ma non me ne vorrà se io qui mi faccio eco di quello che tante volte sento ripetere nelle nostre zone, e cioè che se la sua costruzione fosse stata affidata ad un'impresa privata, magari irizzata, naturalmente con la più rigorosa sorveglianza dello Stato, la sua esecuzione sarebbe stata più rapida e il costo certamente non sarebbe stato superiore.

Di una seconda questione, direi marginale, vorrei interessarla, onorevole Ministro. Gli ingegneri meridionali, che si sono anche riuniti in un Comitato d'intesa tra gli ordini degli ingegneri del Mezzogiorno d'Italia, mi hanno esposto le loro doglianze sul funzionamento dell'ISES in merito all'affi-

damento di incarichi per progetti. Il discorso sarebbe lungo, ma mi limito a dire che un progetto per 395 milioni di lire in provincia di Bari è stato affidato al gruppo Montuori di Roma; una vasta lottizzazione in provincia di Foggia al gruppo Ridolfi di Roma che, tra l'altro, è componente della consulta tecnica dell'ISES; un concorso di selezione per opere da eseguire a Napoli, per un importo di oltre un miliardo e mezzo, è stato indetto ultimamente ed affidato al gruppo Quaroni di Roma. E gli ingegneri meridionali che ci stanno a fare? Mi sa dire, signor Ministro, che possibilità hanno di muoversi nelle segretissime cose degli uffici romani i nostri ingegneri della Calabria, della Basilicata, che si vedono arrivare i progetti da Roma già belli e confezionati? Vuole autorevolmente intervenire in questo piccolo ma delicato settore, dando norme e regolamenti precisi anche per altri istituti, come l'IN CIS (e a Napoli se ne sa qualche cosa), l'INAIL, l'INAM, eccetera, che operano con il denaro pubblico?

E, per terminare questo mio modesto intervento, vorrei trattare brevemente la questione del personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici. È da tempo che una legislazione arretrata ed una abitudinaria attività meccanicistica hanno isterilito mansioni e funzioni della Pubblica Amministrazione, la quale, proprio per queste ragioni, è stata superata, sul piano della funzionalità, dalla dinamica dei rapporti economici; e, non per colpa dei suoi componenti, ma perchè a ranghi ridotti ed irretita in una strutturazione che risale agli albori della nostra unità nazionale, è incapace di adeguarsi ai mutati cicli e tempi di cicli, talchè finisce per rappresentare non più l'elemento di coordinamento e di direzione tra le decisioni governative e l'esecuzione industriale, bensì un diaframma di strozzatura dei canali operativi, un elemento di costante frattura fra lo spirito di nuovi provvedimenti e la loro estrinsecazione in risultati concreti.

I primi ad avvertire questo stato di sofferenza sono gli stessi impiegati del Genio civile in tutti i loro gradi. Essi si accorgono che i loro compiti sono diventati sempre più vasti e che questi possono dividersi in tre

grandi categorie: a) lavori in esecuzione diretta; b) alta sorveglianza su attività di altri enti; c) altri compiti di istituto, che sono tanti e che vanno dalla polizia fluviale alle acque fluenti e sotterranee, dal servizio circolazione e traffico all'urbanistica, eccetera. Il corpo del Genio civile si è così trasformato, con l'andar del tempo, da organo di esecuzione di opere pubbliche ad ufficio di controllo (più amministrativo che tecnico) dell'attività degli enti locali e di quelli fatti sorgere per l'esecuzione diretta di determinate categorie di opere già di competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il personale è rimasto sempre lo stesso; i ruoli, specie quelli degli ingegneri, sono in crisi mentre, a quanto mi si assicura, vi è carenza di mezzi strumentali e finanziari per il funzionamento degli uffici, in particolare dei fondi per trasferte, lavoro straordinario, automezzi, spese telefoniche. Nel novembre 1963 una Commissione nominata dal ministro Pieraccini redasse uno schema di disegno di legge: poi non se ne fece più nulla. Qualche tempo fa si seppe che qualche cosa ritornava a muoversi in tale senso, almeno per gli ingegneri, di cui si sarebbe cambiato, per esempio, il tipo di reclutamento. Poi è tornato di nuovo il silenzio.

Da questa tribuna io non posso che formulare l'augurio che, se buoni proponimenti vi sono per il personale, ci si insista, forzando la mano, per quanto possibile, sui Ministeri del tesoro e della riforma burocratica.

Lo Stato deve saper ritrovare i suoi ingegneri, i suoi geometri, i suoi amministratori, i suoi funzionari di un tempo. Sappia lo Stato ricreare per essi quelle condizioni di consapevolezza e di entusiasmo che portarono la nostra Amministrazione a posizioni di prestigio e di efficienza e sappia lei, onorevole Ministro, legare il suo nome ad una riforma così indispensabile e così prestigiosa. *(Vivi applausi dal centro-destra. Congratulazioni).*

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

Z A N N I E R . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, trala-

scio la valutazione del bilancio in linea economica e il conseguente parallelismo tra le risorse disponibili e l'impiego delle medesime ripartite nei vari settori di intervento del Ministero dei lavori pubblici, e ciò perchè l'argomento è stato trattato ampiamente nella discussione in Commissione; tralascio anche il discorso facile tendente ad illustrare l'urgenza di determinati interventi che non possono trovare riscontro nelle risorse disponibili del bilancio dello Stato.

Mi soffermerò invece a sottolineare alcune carenze e a formulare alcune proposte tendenti a migliorare la funzionalità del Ministero.

Esaminando infatti il bilancio nella Commissione competente del Senato, è stata ancora una volta ribadita la necessità che, per l'attuazione della politica del piano di sviluppo economico — piano attualmente all'esame del Parlamento — occorre coordinare i programmi di lavoro dei vari Ministeri e degli enti che provvedono alla realizzazione di opere pubbliche con il concorso dello Stato. Purtroppo, invece, il Ministero dei lavori pubblici non è in grado attualmente di esprimere una valutazione globale della politica dei lavori pubblici svolta dallo Stato italiano: ne abbiamo avuto l'esatta sensazione proprio di recente, allorchè abbiamo esaminato in quest'Aula il provvedimento sulla ripresa dell'edilizia. Non vi è la possibilità nemmeno di conoscere dati statistici inerenti ai settori operativi del Ministero dei lavori pubblici.

La creazione poi di numerosi enti ed il desiderio sempre più manifesto da parte di molti Ministeri ed enti di avocare a sè attribuzioni di specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici hanno immiserito la attività di quest'ultimo rendendo impossibile la unitaria direzione politica dei lavori pubblici proprio nel momento in cui nel nostro Paese si dà l'avvio alla programmazione economica.

Non vi è dubbio infatti che, sul piano operativo, il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere veramente il centro motore per la realizzazione di quelle infrastrutture atte ad assicurare l'evolversi del processo di programmazione mediante lo sviluppo di

una politica urbanistica aderente alla realtà economica del nostro Paese che permetta di raccogliere le istanze culturali e sociali di uno Stato moderno. Ma oltre a questo aspetto di fondamentale importanza e ad altri, chiaramente individuati nella pregevole relazione di maggioranza svolta dal collega senatore Deriu, che tendono ad assicurare al Ministero il coordinamento dei lavori pubblici in forma unitaria, v'è la necessità di adeguare ai fini operativi le strutture organizzative e la legislazione vigente. Si tratta di razionalizzare tali strutture rendendole più efficienti per l'esercizio delle funzioni che il Ministero dei lavori pubblici è chiamato a svolgere in uno Stato moderno. Le disposizioni di legge emanate in questo ultimo periodo stanno a dimostrare la volontà politica del Governo di intervenire, mediante decentramenti di competenza, per semplificare e accelerare le procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici di cui ha testè parlato il senatore Chiariello. Infatti, con la legge 18 dicembre 1964, n. 1358, riguardante provvidenze per l'edilizia scolastica, che prevedeva uno stanziamento di 200 miliardi, si è stabilita una più rapida procedura per l'appalto di tali opere prevedendo l'aggiudicazione anche in aumento dei lavori inerenti a progetti già approvati, autorizzando la consegna dei medesimi in dipendenza della concessione del mutuo, e ciò sempre nell'intento di accelerare le procedure per l'approvazione, l'appalto e la gestione dei lavori pubblici. Sono state successivamente emanate norme con il decreto-legge del 15 marzo 1965, n. 124. Tale decreto, infatti, oltre a provvedimenti tendenti a fronteggiare la congiuntura economica, al titolo terzo prevede norme per accelerare l'esecuzione dei programmi ed appalti delle opere pubbliche, rendendo possibile, oltre la semplificazione delle procedure burocratiche, l'appalto — nel periodo dal gennaio al luglio 1965 — di opere pubbliche per circa 800 miliardi contro i 140 miliardi dello stesso periodo del 1964. Questo provvedimento a carattere transitorio, dopo un utile periodo di sperimentazione, dovrebbe venire — a mio avviso — opportunamente emendato ed integrato e successivamente proro-

gato poichè si è dimostrato efficace per il raggiungimento degli obiettivi che il Ministero dei lavori pubblici intendeva perseguire. Tale proroga dovrebbe però permettere di riformare organicamente le superate strutture legislative vigenti adeguandole alla dinamica dei tempi moderni. Non vi è dubbio infatti che, nel settore delle opere pubbliche sovvenzionate, una delle prime remore che ne ha ritardato l'attuazione deriva proprio dalle lunghe e complesse procedure tecniche e amministrative, previste dall'attuale legislazione, per cui uno snellimento in tale settore è vivamente atteso.

Ma, nel momento stesso che si decentrano poteri e responsabilità di pertinenza di organi a livello ministeriale, è necessario accertarsi se gli uffici che vengono delegati ad assolverli possiedono personale ed attrezzature idonee a tale fine. Infatti i Provveditorati alle opere pubbliche, con l'articolo 12 del super-decreto, hanno facoltà di approvare progetti e di condurre l'esecuzione delle relative opere senza alcun limite di valore e senza l'obbligo del preventivo concerto con le altre amministrazioni. Trattasi, in sostanza, di un totale decentramento di competenze e di responsabilità ai Provveditorati che ha permesso di esonerare il Consiglio superiore dei lavori pubblici da una serie di esami e procedure, facendo di esso principalmente un organo di studio, di ricerca, di propulsione e di indirizzo degli interventi pubblici dello Stato in armonia con il piano di sviluppo economico nazionale.

L'esperienza però ha dimostrato che occorre riorganizzare i Provveditorati alle opere pubbliche fornendoli quantitativamente e qualitativamente di personale, di mezzi e di attrezzature tali da assicurare il pieno assolvimento dei nuovi compiti loro assegnati.

Prima però di addentrarmi a prospettare alcune proposte che, a mio avviso, dovranno essere recepite nel nuovo provvedimento di legge che proroga l'applicazione del super-decreto, per quanto concerne il titolo terzo, desidero soffermarmi su di un problema che ritengo di fondamentale importanza, che ho già altre volte trattato e che oggi in questa sede ha portato nuovamente alla nostra attenzione il senatore Chiariello: il problema

del personale. È questo un problema di primaria importanza nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici per un migliore funzionamento di tale amministrazione.

Dalle tabelle allegate al bilancio risulta che, alla generale esuberanza di personale attualmente presente al Ministero dei lavori pubblici, rispetto a quello previsto in organico, fa riscontro la deficienza di ingegneri, con particolare riferimento alle prime categorie. A questa preoccupante carenza si aggiunge la diserzione quasi totale dei concorsi, come di recente si è verificato, per cui le prospettive di nuove assunzioni si riducono ulteriormente. A questo personale deve essere particolarmente rivolta la nostra attenzione, proprio considerando che l'amministrazione dello Stato moderno sta diventando sempre più un fatto di ingegneria sociale.

È necessario pertanto provvedere tempestivamente alla revisione di un organico superato dalle necessità dei tempi nuovi adeguandolo alle reali esigenze dei servizi del Ministero ed assicurandone la copertura. Ciò non in contrasto con la riforma burocratica che, se giustamente prevede la riduzione dei dipendenti dello Stato e del Ministero stesso, non può, generalizzando il problema, non potenziare i ruoli tecnici di un Ministero importante come quello dei lavoratori pubblici. Io non ritengo che riforma burocratica significhi esclusiva riduzione in termini percentuali del personale; sarebbe un gravissimo errore. Noi potremmo ridurre, non del 20, ma anche del 50 per cento, in prospettiva di tempo certo personale, certi ruoli, ma dobbiamo necessariamente potenziare adeguatamente il personale del ruolo tecnico, se vogliamo realmente rendere efficiente il Ministero dei lavori pubblici che è il principale strumento in una politica di programmazione a livello moderno. Il rimedio fondamentale consiste nel creare per il personale tecnico degli enti pubblici condizioni economiche e di carriera tali da permettere l'assunzione da parte dello Stato dei giovani laureati in ingegneria o nelle altre discipline tecniche. Le promozioni, infine, nei vari gradi devono trovare logica accelerazione, tenendo conto soprattutto delle competenze

specifiche dei funzionari nei vari settori operativi, di studio e di ricerca scientifica.

Negli uffici ministeriali ai vari livelli oggi invece vi è una carenza di personale tecnico per l'espletamento dei compiti che ogni giorno nella Pubblica Amministrazione si moltiplicano e diventano sempre più importanti ed urgenti. Va anche detto della necessità di una separazione tra i tecnici aventi funzioni di carattere amministrativo e quelli da destinarsi propriamente al ruolo tecnico di progettazione e direzione lavori. È noto infatti a tutti noi che gli ingegneri delle Amministrazioni statali sono oberati da un complesso di procedure burocratiche prevalentemente di carattere economico-amministrativo e da compiti così eterogenei tra di loro da precludere ogni possibilità di specializzazione che oggi è invece requisito indispensabile sia per le progettazioni integrali che per la conduzione dei lavori.

Capire profondamente questo aspetto significa fare della programmazione, significa creare un ruolo di tecnici capaci di partorire progetti che permettano di tradurre in termini economici le realizzazioni attese dalla nostra collettività.

Sono sempre più convinto, come ebbi modo di dire nella relazione al decreto-legge per l'edilizia, recentemente approvato dal Parlamento, che anche al livello degli enti locali vi è una deficiente organizzazione tecnica degli uffici comunali e una carenza di tecnici qualificati che determinano l'insufficienza di molte progettazioni, non solo nel settore urbanistico, ma anche in quello delle opere pubbliche.

È necessario in sostanza creare i presupposti per la formazione di ruoli tecnici specializzati, dotati di personale che si ponga in rapporto di collaborazione e non di semplice e passiva esecuzione delle disposizioni derivanti dalle leggi o che provengono dagli organi di Governo. Questa collaborazione democratica è condizione essenziale per abbreviare i tempi richiesti per l'espletamento delle pratiche inerenti alla realizzazione delle opere pubbliche.

Un esempio della mancata collaborazione lo abbiamo nella interpretazione, in sede di applicazione, dell'articolo 24-bis della legge

13 maggio 1965, n. 431, che ratifica, con modificazioni, il super-decreto. Tale articolo prescrive che « le disposizioni contenute negli articoli 12 e 18 si applicano anche agli enti locali e agli enti pubblici per le opere di loro competenza, non ammesse a contributo dello Stato, per le quali le vigenti disposizioni richiedono il parere degli organi consultivi del Ministero dei lavori pubblici »; e poichè l'articolo 12 conferisce ai Provveditorati alle opere pubbliche la facoltà di approvare progetti senza alcun limite di importo, tale disposizione ha determinato una più complessa procedura rispetto a quella precedente per l'approvazione, e quindi per l'attuazione, delle opere da eseguirsi da parte degli enti locali con fondi propri.

Mentre prima dell'entrata in vigore del super-decreto gli enti locali, in base alla legge comunale e provinciale, erano autorizzati ad appaltare i lavori non appena approvata dalla Prefettura la relativa deliberazione, sentito il parere in linea tecnica economica sul progetto da parte degli uffici del Ministero dei lavori pubblici in relazione all'importo, attualmente, con l'abolizione dei limiti d'importo, quindi anche del limite inferiore di competenza del Genio civile, ogni progetto deve ottenere l'approvazione del Provveditorato.

Questo è un esempio di applicazione restrittiva della legge, ciò che non era certamente nella volontà del legislatore. Per cui, in sede di proroga del super-decreto, occorrerà emendare tale articolo o definirne l'interpretazione.

Passo ora ad esaminare le norme che attualmente regolano la progettazione, la direzione, la contabilità e il collaudo dei lavori pubblici.

Mentre si può affermare che la corretta applicazione delle attuali leggi è in grado di assicurare una progettazione integrale modernamente intesa, occorre invece organicamente rivedere il regolamento per la direzione, la contabilità e il collaudo dei lavori pubblici, adeguando tali norme alle esigenze dei tempi e apportando tutte le modifiche intese a disciplinare l'attuazione delle opere pubbliche, dal momento della consegna del lavoro al collaudo. Occorre inoltre rielabo-

rare le norme tecniche per la progettazione delle scuole e degli ospedali; ma, mentre per l'edilizia scolastica vennero approvate le nuove norme per la progettazione delle scuole elementari e sono in corso di emanazione quelle inerenti la progettazione delle scuole medie e superiori, norme che permetteranno di costruire scuole in grado di assolvere alle moderne finalità didattiche, la progettazione delle costruzioni ospedaliere è invece tuttora regolata dal decreto del Capo del Governo 20 luglio 1939. È evidente che tale regolamento non è più idoneo per una corretta progettazione tecnica funzionale dei pubblici istituti di cura. Da allora ad oggi, nel settore dell'ingegneria sanitaria, si sono fatti passi enormi, per cui si rende necessario, come è stato fatto per l'edilizia scolastica, l'elaborazione di nuove norme per tale settore.

In tale attesa, però, è necessario e urgente che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro della sanità, autorizzi i competenti uffici incaricati dell'esame tecnico delle costruzioni per l'edilizia ospedaliera a derogare dalla rigorosa applicazione di certe norme del regolamento in vigore che, se erano valide nel momento della emanazione, sono oggi anacronistiche in conseguenza dei progressi della tecnica.

Questo aggiornamento mi sembra si renda maggiormente necessario e urgente proprio in questo momento in cui vanno in applicazione le leggi riguardanti i finanziamenti per 130 miliardi nel settore dell'edilizia ospedaliera.

Ad esempio, in questo regolamento l'obbligo che i locali di servizio siano tutti illuminati ed arieggiati direttamente dall'esterno e, ove occorra, artificialmente riscaldati, rappresenta certamente una norma che contrasta con gli orientamenti moderni che tendono ad utilizzare, proprio per tali servizi, quegli spazi interni non idonei ad essere destinati a locali di degenza, soggiorno e cura. Esiste ormai da tempo la possibilità di areazione forzata e condizionata per tali locali di servizio, in grado di garantire condizioni igieniche di gran lunga superiori a quelle ottenibili con l'areazione naturale. Ebbene, questa ed altre norme applicate nella

progettazione degli ospedali determinano nel nostro Paese costruzioni che sono da tempo superate rispetto a quelle di Paesi che maggiormente si sono impegnati per le applicazioni delle moderne tecniche, che hanno permesso di realizzare non solo costruzioni più funzionali, ma che, a parità di costo, assicurano una disponibilità di posti-letto di circa il 20 per cento in più.

Ora, questo mi sembra che non sia un dato trascurabile: un regolamento che permetta di costruire istituti di cura più idonei e più funzionali, con un aumento delle capacità ricettive di circa il 20 per cento, ritengo che rappresenti un problema meritevole di attenzione.

Da qui, onorevole Ministro, l'auspicio e l'augurio che nel futuro i regolamenti per la progettazione in tali settori siano una guida di massima, un indirizzo in mano di tecnici qualificati con specifica preparazione, che sappiano approvare progetti di edifici scolastici od ospedalieri in grado di assolvere alla vera funzione cui sono destinati, in modo da non pregiudicare ogni seria possibilità di studio e di esperienze nuove.

Certe norme, infine, sul decentramento amministrativo, di cui al decreto presidenziale del 30 giugno 1955, n. 1534, debbono essere riesaminate e certe competenze decentrate. Più in particolare sarebbe auspicabile la modifica dell'articolo 2 di tale legge prevedendo in primo luogo che il programma delle opere pubbliche da eseguire nell'ambito di competenza di ogni Provveditorato a carico o con il contributo dello Stato, contrariamente a quanto attualmente previsto, e cioè fino all'avvento dell'istituto regionale, venga predisposto da una Commissione in modo che, accanto agli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici, vi sia la presenza consultiva delle amministrazioni provinciali, organi democraticamente eletti, a conoscenza delle reali necessità nei vari settori delle opere pubbliche, integrate all'occorrenza con la partecipazione degli altri enti od istituti interessati per il settore di competenza.

È noto, infatti, che, in base a tale legge, il Provveditorato alle opere pubbliche forma la graduatoria di necessità delle opere da rea-

lizzarsi nell'ambito della circoscrizione del Provveditorato, ma purtroppo queste graduatorie di necessità vengono fatte spesso volte secondo criteri non rispondenti alle necessità, poichè difficilmente gli organi tecnici del Provveditorato sono in grado di conoscere e di recepire le esigenze delle comunità interessate. Una cosiffatta Commissione garantirebbe una equa ripartizione dei finanziamenti alle singole comunità in base ad una graduatoria di necessità e priorità, tenendo conto che l'impegno finanziario deve essere commisurato realisticamente ai costi delle opere con una visione organica e programmata delle finalità che si vogliono raggiungere.

La mia esperienza, come ebbi già modo di far presente nell'intervento svolto durante la discussione del super-decreto, consiglia poi di tener presente, nella proroga di legge, queste opportunità: estensione dei limiti di competenza all'ufficio del Genio civile da 100 a 200 milioni con l'autorizzazione, comunque, anche quando non si ritenesse opportuno variare tale limite, ad effettuare (e questo è un aspetto importante) entro detti importi tutte le operazioni inerenti e successive all'approvazione del progetto fino alla liquidazione ed al collaudo dell'opera. Sono certo che, se tali criteri verranno recepiti nella legge di proroga del superdecreto, si determineranno favorevoli ripercussioni ai fini dell'espletamento delle procedure tecniche ed amministrative, anche perchè si renderebbero più facili i contatti tra gli enti pubblici e gli uffici del Genio civile. A questi uffici debbono essere inoltre demandati i seguenti compiti oggi riservati al Provveditorato: approvazione di perizie suppletive e di variante nel caso in cui non sia richiesto il contributo integrativo da parte dello Stato o qualora alle maggiori spese provveda direttamente l'ente con i propri fondi di bilancio; autorizzazione all'impiego di eventuali ribassi d'asta entro il limite di spesa stanziato ed ammesso a contributo; approvazione di prezzi nuovi da effettuarsi in corso di lavori; ed infine la concessione di proroghe e di ogni altro atto di carattere tecnico-amministrativo riguardante la conduzione ed il collaudo delle opere.

Vivamente sentita è inoltre la necessità di evitare, almeno per le opere di non rilevante importo, il finanziamento per stralci che, oltre a rendere spesso volte inoperanti i fondi stanziati per l'impossibilità di rendere parzialmente funzionanti le opere stesse, determinano notevoli inconvenienti sul piano esecutivo e procedurale, sicchè occorrono anni prima che l'opera stessa trovi compimento. Dare comunque l'assoluta precedenza ai finanziamenti occorrenti al completamento delle opere in corso, o a quelle parzialmente finanziate, prima di provvedere al finanziamento di nuove opere. Molti sono i lavori che sono stati appaltati con il super-decreto e che non hanno ancora ottenuto la copertura di spesa derivante dall'aumento d'asta.

A queste opere è necessario dare assoluta priorità proprio con gli stanziamenti previsti nel bilancio.

Precise ed unitarie disposizioni devono essere impartite a tutti gli uffici dipendenti circa le modalità e i casi in cui devono essere redatte le perizie suppletive di variante. Vi è una grande confusione, onorevole Ministro, a livello degli uffici periferici in questo settore. Elemento di variante non può essere considerata la variazione di un tinteggio di una parete. Ora, mi si dica qual è quel direttore dei lavori che, con progetti approvati tre o quattro anni prima dell'appalto, non senta l'esigenza di apportare in corso di lavoro determinate modifiche sia derivanti da nuove tecniche costruttive sia dall'impiego di materiali di nuova produzione.

Occorre precisare i casi in cui deve essere compilata la perizia di variante o suppletiva. La perizia di variante è conseguente ad una modifica sostanziale del progetto e non a variazioni di categorie di lavoro nell'ambito di uno stesso progetto che resta immutato. È necessario che il Ministro chiarisca con circolare agli uffici dipendenti l'adozione di tali elaborati per i singoli casi.

Poichè questo mio intervento è di carattere particolareggiato, e poichè è prossima la scadenza della proroga della legge n. 463 per la revisione dei prezzi, sarebbe necessario che entro tale termine venisse presentata una legge organica per la revisione dei

prezzi che permetta di effettuare rapidamente il computo revisionale conseguente alla revisione dei prezzi unitari di appalto nel corso dell'attuazione dell'opera, e che sia di facile applicazione anche per la parte che riguarda la progettazione.

Ritengo a tal fine opportuno richiamarci alla legge per la revisione dei prezzi con il sistema parametrico, procedendo ad adeguati aggiornamenti delle quote d'incidenza in relazione al progresso tecnologico del nostro tempo. Seguendo tale metodo, che si basa esclusivamente sulle variazioni della mano d'opera, i conteggi per i computi revisionali vengono semplificati al massimo, e ciò prima di tutto proprio nell'interesse dell'impresa, e secondariamente anche per le amministrazioni degli enti locali e per gli uffici del Ministero dei lavori pubblici.

Altro elemento d'intralcio, nell'attuazione di certe opere pubbliche, deriva dall'applicazione dell'articolo 16 del Capitolato generale d'appalto. Tale articolo prescrive che l'appaltatore deve provvedere i materiali e i mezzi d'opera che gli siano richiesti e indicati dal direttore dei lavori per essere impiegati nelle opere che occorre eseguire in economia. Non si capisce davvero come si possano eseguire delle opere solamente disponendo di materiali e di mezzi d'opera e non ammettendo, come il Ministero ha prescritto, l'impiego della mano d'opera. Occorre assolutamente porre rimedio a tale incongruenza che già sta creando notevoli inconvenienti sul piano della conduzione dei lavori, con particolare riferimento a certe opere che sono di impossibile valutazione e misura.

Onorevole Ministro, può sembrare che i problemi di carattere generale e particolare che io tratto non siano confacenti e meritevoli di esposizione in quest'Aula, dove normalmente si esaminano gl'indirizzi ed i programmi del Ministero nel quadro di una politica che vuole raggiungere determinati obiettivi. Ma ciò l'ho fatto volutamente poichè ritengo necessario che il Parlamento, accanto ai grandi temi della politica economica, della programmazione, eccetera, prenda maggiore conoscenza anche dei piccoli problemi concreti che ho accennato e la cui

risoluzione determinerà certamente positivi risultati per lo sblocco dei mille miliardi dei fondi residui.

Ritengo infatti che non si debbano trascurare, dopo l'impostazione di una politica di programmazione e l'enunciazione delle grandi direttrici di marcia previste da tale politica, la realtà in cui viviamo ad operiamo, la possibilità di risolvere con concretezza, con dinamicità, i problemi quotidiani delle Amministrazioni periferiche.

Occorre in sostanza creare un Ministero efficiente a tutti i livelli, e l'efficienza sta nella volontà, nella capacità, nel senso del dovere dell'uomo, che è e deve essere pur sempre l'artefice non solo dell'impostazione dei grandi temi politici ed economici, ma altresì delle conseguenti realizzazioni che sono nelle attese della Nazione.

Alla ricchezza di idee e di programmazione occorre, a mio avviso, in questo particolare momento, unire esperienza e concretezza dimostrando, in tal modo, di saper rendere operanti le prospettive della programmazione e ciò proprio perchè la realizzazione pratica è la prova di verità di ogni impostazione teorica.

Nell'avviarmi alla conclusione, desidero riproporre all'attenzione dell'onorevole Ministro due problemi che ho illustrato in due ordini del giorno, entrambi accolti come raccomandazione, in sede di Commissione.

Il primo problema riguarda la costruzione dell'Autostrada Udine-Tarvisio. Tale tratto di autostrada coincide con i tracciati autostradali europei definiti nella Conferenza internazionale di Ginevra del 1950 e precisamente con la E-7, Roma-Vienna-Varsavia, e con la E-14, Roma-Praga-Stettino.

In considerazione dell'importanza che tale tratto di autostrada riveste, non solo nel quadro della viabilità internazionale, ma anche per lo sviluppo economico della regione Friuli-Venezia Giulia ed in particolare per il porto di Trieste, mancante di una grande via di comunicazione verso i mercati del centro-Europa, è assolutamente necessario che il Governo, nel programma quinquennale, preveda l'inserimento della costruzione di tale tratto di autostrada, e ciò non solo per motivi di insicurezza della viabilità derivan-

te dalla tortuosità del tracciato e per la presenza di un notevole volume di traffico che si è raddoppiato in questi ultimi anni, ma anche per evitare di perdere quelle correnti di traffico commerciale e turistico che gravitano verso il Veneto e le spiagge dell'Adriatico.

Ma se questo è il problema di fondo segnalato nell'ordine del giorno che per l'impegno di spesa verrà certamente dilazionato nel tempo, urgente è invece il problema dell'integrazione del finanziamento previsto dalla legge 21 marzo 1958, n. 298, per portare a completamento l'allargamento dell'attuale strada statale n. 13, per il tratto che va dalla località Vidali di Dogna al confine di Stato, dell'estesa di chilometri 38,500, con una previsione di spesa complessiva di 5 miliardi e 500 milioni.

Questo lavoro è stato richiesto anche dal Ministero delle finanze al fine di risolvere, almeno parzialmente, il problema dei servizi doganali di confine che attualmente si svolgono con notevole disagio proprio per l'inadeguatezza e la tortuosità di tale strada.

Richiamo inoltre l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'urgenza che riveste il problema della predisposizione di studi e progetti per una organica sistemazione dei corsi d'acqua della regione Friuli-Venezia Giulia al fine di individuare e valutare, con la necessaria concretezza, le opere occorrenti e, di intesa con la Regione per la parte di sua competenza, programmarne poi l'esecuzione.

È questo un problema vivamente sentito dalle popolazioni ed unanimemente richiesto dagli organi provinciali e regionali, reso più acuto ed urgente in conseguenza delle recenti inondazioni di fiumi e di torrenti che hanno determinato ingentissimi danni alle opere pubbliche e alle proprietà private.

Concludo con la certezza che il Ministero dei lavori pubblici, che ha già dimostrato concretamente di saper impostare e risolvere numerosi problemi riguardanti l'ammmodernamento delle strutture del Ministero stesso, saprà, con gradualità, affrontare anche i problemi di carattere generale segnalati nella relazione di maggioranza e quelli più particolari ed ugualmente importanti che mi sono permesso di segnalare e che, se tempestivamente attuati, contribuiranno a sbloc-

care i residui passivi favorendo la ripresa economica del Paese.

Con questa fiducia esprimo, anche a nome dei colleghi socialdemocratici, il parere favorevole all'approvazione del bilancio in esame. (*Vivi applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Avverto che sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici è stato presentato, da parte dei senatori Adamoli, Giacomo Ferrari, Gaiani, Guanti, Spezzano, Fabretti e Vengani il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

constatato che gli impegni ripetutamente presi dal Governo davanti al Parlamento per la presentazione della nuova legge urbanistica fin dal tempo del primo Governo Moro non sono stati mantenuti;

rilevato che l'aggravarsi della crisi edilizia, del problema delle abitazioni per le grandi masse lavoratrici, del disordine dell'espansione nelle città ha ancor più fatto emergere l'improrogabile esigenza di una profonda riforma del settore riguardante la sistemazione del territorio nazionale,

impegna il Governo a sottoporre al Parlamento con urgenza un disegno di legge sulla riforma urbanistica fondato sui seguenti criteri:

a) esproprio generalizzato di tutti i suoli necessari all'espansione ed alla trasformazione degli insediamenti, impedendo la formazione di rendite parassitarie a vantaggio dei privati;

b) indennità di espropriazione che annulli la rendita fondiaria urbana e sollevi le future Regioni, i comprensori ed i Comuni da oneri di esproprio insostenibili dalla collettività;

c) immediata operatività dei criteri informativi della nuova legge che, in attesa di costituire le regioni su tutto il territorio nazionale, senza limitazioni ed esoneri, sia attuata attraverso norme transitorie ».

Non essendovi altri iscritti a parlare sugli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli senatori. Questo nostro dibattito è stato già preceduto da un dibattito parimenti interessante, che si è tenuto in sede di Commissione dei lavori pubblici; abbiamo anche trattato problemi che si riferiscono all'attività del Ministero dei lavori pubblici nel momento in cui il Senato ha discusso ed approvato il decreto-legge sull'edilizia. Le precedenti discussioni mi consentono oggi di essere breve, di non ripetere la trattazione di argomenti già esposti, ma di sottolineare questioni che sono state giustamente riproposte o rilevate in Aula, nel corso del dibattito, dagli onorevoli senatori che hanno preso la parola, e ai quali mi permetto di esprimere il mio ringraziamento per il contributo portato alla discussione.

Credo però che si possa fare qualche osservazione di carattere generale, prima di entrare nel dettaglio degli argomenti. L'osservazione che sto per fare mi è stata suggerita questo pomeriggio dall'intervento del senatore Chiariello il quale, riferendosi all'impostazione del bilancio e all'entità delle somme stanziare, ha trascurato di dare uno sguardo di insieme più vasto. Egli, infatti, si è riferito soltanto alle colonne del bilancio o a certi argomenti che, per motivi polemici, voleva sottolineare, mentre, a mio avviso, sarebbe stato necessario allargare il giudizio, l'esame, il panorama, nei confronti, soprattutto, dell'attività che è stata svolta durante quest'anno e che costituisce ora la premessa alle attività che si intendono svolgere nell'anno venturo.

Mi sembra che si sia eccessivamente critici. Il Ministro dei lavori pubblici desidera affermare che, per quanto lo riguarda, ritiene di essere critico nei confronti del bilancio dei lavori pubblici e della stessa attività di tale Ministero; però, a mio avviso, con una critica eccessiva si rischia di non essere obiettivi e di trovarsi addirittura fuo-

ri dalla realtà nella quale viviamo specialmente se si omette di riferirsi ad impegnativi provvedimenti, che hanno già avuto la approvazione da parte del Parlamento, e che stanno ad indicare che nel settore dei lavori pubblici non siamo stati inerti ma, al contrario, abbiamo cercato, con interventi tempestivi, di superare difficoltà notevoli e pesanti, che dovevano essere superate, per evitare il verificarsi di una situazione quanto mai difficile nell'intero settore. Pertanto, penso che, prima di verificare l'entità di certe cifre, sarebbe giusto ricordare — lo faccio proprio come contributo di obiettività, e del resto l'ho già fatto in Commissione — l'attività che nel corso di un anno il nostro Ministero ha svolto.

Si tratta di attività importanti, i cui effetti naturalmente non si verificano immediatamente, ma verranno a coincidere con l'anno 1966; pertanto, in rapporto a ciò, le critiche, i rilievi, gli apprezzamenti devono essere di diverso contenuto. Per brevità ricorderò le opere che sono state messe in cantiere da parte del nostro Ministero, in direzione dei settori più importanti. Gli ospedali, ad esempio, senatore Chiariello: nel corso di quest'anno, infatti, abbiamo presentato una legge notevole, che è stata apprezzata non soltanto dai medici, e che consente addirittura un anticipo sul programma quinquennale. La legge è stata approvata, e sono stati già fatti i programmi che comprendono vari ospedali del nostro Paese e in particolare quelli che si trovano nelle zone che più hanno bisogno di aiuto, cioè nelle regioni meridionali. Tali regioni vengono messe in condizioni di provvedere ad una spesa che raggiunge i 130 miliardi. Ciò ripeto, a mio avviso, è una cosa notevole, tanto più se si considera in rapporto alla situazione generale del bilancio e alle stesse previsioni del programma.

Ieri, il senatore Crollalanza ed altri oratori si sono riferiti alla legge sui porti. Anche qui, sono state rilevate le insufficienze in rapporto ai bisogni di carattere generale, e tali osservazioni ci trovano certamente consenzienti. Ma di questa legge bisogna tener conto, nel momento in cui si discute il bilancio, in rapporto alle previsioni di spesa

del 1966. Anche per quanto riguarda questa legge i programmi sono stati già predisposti, e perciò nei prossimi giorni porremo le grandi città portuali italiane in condizioni di avviare dei programmi, che non possono più tardare.

Ma unitamente a queste attività ve ne sono altre, che abbiamo insieme additato, sia in Commissione che in Aula, che si riferiscono all'edilizia scolastica. Gli onorevoli senatori certamente ricordano che vi erano diverse centinaia di miliardi immobilizzati e che, grazie a leggi presentate tempestivamente dal Ministero dei lavori pubblici, è stata consentita una spesa rilevante in questo settore, che è anche esso un settore nel quale i pubblici poteri debbono intervenire.

Ci siamo mossi anche nel campo dell'edilizia, ma vediamo che pur avendo adottato dei provvedimenti nel corso di quest'anno, anche in questo campo non sono state risparmiata le critiche da parte dell'opposizione. Parlerò in seguito brevemente di questo settore, per dare soprattutto al Senato l'assicurazione che i provvedimenti di competenza del nostro Ministero, da adottarsi in seguito all'approvazione del decreto-legge, sono stati approntati, per cui il decreto stesso avrà senz'altro il suo sollecito corso. Ma insieme a questi provvedimenti, ne abbiamo adottati degli altri superando, nel modo giusto, credo, le numerose difficoltà che abbiamo incontrato. Ritengo anzi che i dibattiti parlamentari su questo argomento siano stati di notevole interesse ed abbiano offerto all'opinione pubblica — oltre che a noi stessi — la possibilità di un esame più meditato ed approfondito.

Le difficoltà di cui parlavo, non sono state soltanto di ordine tecnico, giuridico o costituzionale, ma anche di altra natura. Per quanto riguarda il settore dell'edilizia, ci siamo trovati, ad esempio, di fronte alla mancata applicazione della legge n. 167, la qual cosa ha comportato un intervento da parte del Governo, con la necessaria, collaborazione delle Assemblee legislative.

Accanto a questi, vi è tutta una serie di provvedimenti minori, che sta a caratterizzare una notevole attività di intervento. Dico questo al fine di produrre gli elementi ne-

cessari ad esprimere un giudizio serio ed obiettivo in ordine all'attività del Ministero dei lavori pubblici, attività che forse merita anche rilievi e censure che però, saranno tanto più accolti, quanto più saranno presentati nel contesto di quegli apprezzamenti che le sono altresì dovuti. Forse avremmo potuto anche fare di più, soprattutto in rapporto alle esigenze sociali del nostro Paese; ma, ripeto, ci siamo trovati di fronte a difficoltà che il Parlamento ben conosce e che attengono a situazioni di carattere economico e finanziario (delle quali comunque non voglio parlare, perchè non rientrano nella competenza del mio Ministero) oltre a difficoltà di altro genere che riguardano la struttura, l'efficienza e la possibilità di rapido intervento dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

A tale riguardo, debbo ringraziare i senatori Zannier e Chiariello per il fatto di essersi riferiti alla questione del personale, che veramente, per il mio Ministero, assume una importanza di tipo particolare, soprattutto per quanto riguarda il personale tecnico. Potremmo veramente essere presi dalla sfiducia e dallo scoramento, considerando certe prospettive ambiziose che vengono affidate al Ministero dei lavori pubblici, che dispone di mezzi e strumenti, del tutto inadeguati alle esigenze di vita moderna, d'intervento immediato, e soprattutto all'esigenza che, l'Amministrazione dello Stato non sia sempre inferiore e subalterna nei confronti dell'attività privata. Questo è il rischio che corre la nostra Amministrazione.

Resta il fatto che spesso non abbiamo avuto i mezzi, nè li abbiamo, anche se ci siamo sforzati di andare incontro a certe esigenze. Qui veramente tocchiamo un punto sul quale credo che dovremmo onestamente meditare tutti, al di fuori della competenza dei vari Ministeri ed anche al di fuori degli stessi schemi politici ai quali siamo vincolati. La difficoltà, a volte, non è nemmeno di natura politica, ma si riferisce allo sviluppo della nostra macchina statale, alla mentalità che si è creata anche all'interno della nostra burocrazia, per cui quando si toccano certi settori, si mettono in moto dei meccanismi che non sempre assecondano le

spinte verso una situazione di progresso. Ed è ciò che è accaduto, ad esempio, al Ministro dei lavori pubblici il quale, avendo constatato — come d'altra parte avevano constatato anche i suoi predecessori — che il Ministero manca di personale tecnico, per motivi che sono noti e perchè altrove si trovano condizioni più vantaggiose, e avendo constatato, altresì, che i concorsi che facciamo non danno risultati positivi, ha cercato di preparare delle norme più rapide per quanto riguarda il reclutamento del personale, soprattutto nel reclutamento a livello regionale. Anche questa, infatti, è una difficoltà che non riusciamo a superare: facciamo dei concorsi nazionali, poi vogliamo mandare a Nuoro un ingegnere che sta a Torino, e voi potete capire che ciò è difficile, quasi impossibile. Ugualmente, in altre sedi, considerate disagiate, non in rapporto alla depressione tradizionale, ma se mai in rapporto al costo della vita, diventa quasi impossibile effettuare tali trasferimenti. Sulla base di questa considerazione, abbiamo pensato di fare un reclutamento di carattere regionale, cioè nel senso che si sappia che coloro che stanno in una regione, per un certo periodo di anni, lì si fermeranno. E abbiamo anche detto che nei confronti di questi tecnici, dai quali poi la nostra Amministrazione pretende, e giustamente, delle prestazioni di lavoro notevoli, si dovevano ipotizzare delle retribuzioni adeguate ai compiti che vengono loro affidati.

Sembra tutto facile in un discorso di questo genere, tutto semplice e accessibile; direi che ad un tale discorso si possono aspettare consensi generali e invece abbiamo trovato opposizioni generali negli altri Ministeri. Infatti, a questo punto, naturalmente, si sono determinate le gelosie ministeriali ed anche certe incomprensioni — dobbiamo dire — di carattere sindacale, che non sempre esprimono elementi di progresso, ma a volte esprimono anche elementi di conservazione. Per cui si è detto: se ai Lavori pubblici si fa passare un disegno di legge di questo tipo, che cosa facciamo noi delle Poste, noi dei Trasporti, noi delle Finanze?

Il risultato è stato che il nostro disegno di legge, pronto nel mese di marzo, an-

cora non ha avuto l'onore di arrivare davanti alle Camere. Credo che arriverà in questo mese di novembre, avendo superato tutta una serie di difficoltà, che abbiamo incontrato sul nostro cammino, e con il risultato che la fisionomia del nostro disegno di legge, dal punto di vista estetico, è stata molto modificata.

Però è bene che si parli di questi problemi, ed è bene, io credo, che ne parli apertamente il Ministro dei lavori pubblici, per dire che questa nostra organizzazione statale ha bisogno di decise volontà politiche, per essere modificata, anche perchè, appunto in rapporto a provvedimenti semplici, a volte non si riesce a camminare speditamente.

La stessa osservazione, a mio avviso, si deve fare non solamente per i tecnici — anche a quest'altro aspetto della situazione si è riferito il senatore Zannier — ma anche per quanto riguarda il personale tutto, e l'organico del Ministero dei lavori pubblici. Qui è presente l'onorevole Romita, il quale insieme con me e meglio di me, nel corso di questi mesi, d'accordo a volte con i sindacati, a volte in contrasto con gli stessi, ha dovuto e deve superare notevoli difficoltà per condurre in porto questa esigenza, che è una esigenza giusta del personale, ma è anche una esigenza obiettiva del nostro Ministero.

Voglio dire, cioè, che potremmo anche fare di più e ottenere di più ma vi sono difficoltà che debbono essere superate. In questo quadro, a mio avviso, tenendo conto delle considerazioni che ho fatto, invitavo soprattutto gli oppositori a considerare un'attività notevole che, è stata realizzata da parte del Ministero, nel corso di quest'anno. Al senatore Gaiani devo fare una semplice osservazione. Forse non mi sono spiegato bene in Commissione: mi riferisco al rilievo che lei mi ha fatto ieri sera, per quanto riguarda il tipo di opposizione che il Ministro dei lavori pubblici sollecitava. So le cose che posso chiedere e quelle che non posso chiedere, e so che a nessuno posso dire: la tua opposizione deve essere fatta in questo modo, perchè se non è fatta così a me non va bene. Questa è cosa che non potrò mai dire. Invece durante la riunione della Commissione, riferendomi ad un certo tipo di opposizione, che era sta-

ta presentata in modo particolare dal senatore Adamoli, avevo espresso un apprezzamento politico, dicendo che quel tipo di opposizione, a mio avviso, era di carattere certamente esasperato per cui, si rischiava di trascurare l'obiettività delle diverse situazioni.

Fatte queste precisazioni, mi voglio riferire adesso ad un'altra questione, sulla quale abbiamo parlato anche in Commissione e che è ritornata qui in Aula, e ne ha parlato ieri sera anche il senatore Crollanza; d'altra parte tutti i senatori che discutono sul bilancio dei Lavori pubblici, si incontrano con i residui passivi. Anche a questo riguardo, ho fatto in Commissione delle osservazioni. E questa sera ne aggiungerei un'altra per rilevare che i residui passivi non li ho inventati io. Dopo aver meditato su questa risposta però, debbo invece dire che il meccanismo del nostro bilancio dei Lavori pubblici non consente assolutamente l'eliminazione integrale dei residui passivi: anzi, direi che nel momento in cui si chiede una espansione della spesa, fermo restando il meccanismo, al limite arriviamo ad una espansione dei residui passivi. E questo lo sappiamo bene, in quanto non abbiamo la possibilità — per via dei tempi tecnici che durano oltre un esercizio finanziario — di spendere integralmente le somme che vengono stanziare; per cui, se espandiamo l'intervento con quel meccanismo, la quota dei residui passivi è portata ad aumentare. Ma aggiungo immediatamente (e questo lo faccio perchè voglio anche valorizzare un'attività del nostro Ministero) che non sempre l'aumento dei residui passivi, direi, ha cause naturali, fisiologiche; esso potrebbe avere anche altra natura. E l'abbiamo riscontrato, infatti, rilevando, sei mesi fa, che c'erano mille miliardi congelati, che non riuscivamo a spendere appunto perchè si era creata una situazione che non consentiva la loro utilizzazione. Qui, necessariamente, debbo ricordare un'attività che deve essere apprezzata positivamente, soprattutto da coloro i quali, giustamente, dicono che bisogna evitare che questa montagna di residui passivi soffochi l'attività del Ministero. Il decreto del 15 marzo, al quale si è riferito anche questa sera il senatore Zannier,

a quale scopo fu portato avanti, fu voluto? Proprio per evitare questi immobilizzi, questi congelamenti che non consentivano la spesa di una ingente disponibilità finanziaria. I risultati sono stati positivi. Io ho citato alcuni dati l'altra volta, e mi pare che li abbia ricordati questa sera il senatore Zannier, forse non è male ripeterli.

Per le opere a totale carico dello Stato, nel periodo gennaio-settembre 1964, sono stati effettuati appalti per una spesa complessiva di 56 miliardi; mentre, nello stesso periodo del 1965, sono stati appaltati lavori per 69 miliardi e 389 milioni. Per le opere a contributo, nel periodo gennaio-settembre 1964, sono state appaltate opere per 104 miliardi e 841 milioni; tale cifra è salita, nello stesso periodo del 1965, a 694 miliardi, di cui 227 afferenti a nuovi appalti. Per quanto riguarda l'ANAS, siamo passati da 37 miliardi a 119 miliardi; cioè in questo periodo di tempo, grazie al decreto, abbiamo messo in movimento delle disponibilità che fino a quel momento erano ferme.

E dato che ho parlato di quel provvedimento, e che ne ha parlato anche il senatore Zannier, dato che sappiamo che esso scade il 31 dicembre di quest'anno, devo dire al Senato che abbiamo preparato due disegni di legge: uno di proroga pura e semplice in vista della scadenza; l'altro che viene proprio incontro alle giuste richieste che sono state avanzate dal senatore Zannier, tendente cioè a dare una delega al Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda questa parte del provvedimento, e ciò al fine anche di utilizzare, attraverso la presenza di una Commissione di parlamentari, l'esperienza che abbiamo fatto insieme nel corso di quest'anno e di eliminare gli inconvenienti, ai quali appunto il senatore Zannier si è riferito, nonchè includere tutta quella parte di esperienze positive che è necessario e giusto tenere in considerazione.

Vorrei ora dare quelle indicazioni che mi sono state richieste ieri sera per quanto riguarda l'edilizia. Il discorso sull'edilizia lo abbiamo fatto e non vorrei ripeterlo, salvo a dire al senatore Chiariello, che è napoletano, che mi sembra assai catastrofico nelle sue previsioni di poco fa. Non vorrei oppor-

re al suo pessimismo un ottimismo che io non sento di avere, perchè ho sempre affermato con molta onestà che la situazione era certamente difficile, che i provvedimenti che presentavamo non dovevano essere considerati come provvedimenti che avrebbero compiuto il miracolo di risolvere il problema, ma che, tuttavia, si inserivano in una situazione particolarmente difficile, cercando di modificare questa pesante situazione, al fine di incidere anche sulle cause (che forse molte volte da parte liberale si dimenticano) che l'hanno determinata.

Pertanto, se è vero che non possiamo essere ottimisti ed affermare di aver risolto il problema, abbiamo apprestato, però degli strumenti atti a tal fine; a mio avviso, quindi, il pessimismo eccessivo degli oratori di parte liberale non giova, soprattutto se si vuole operare veramente per risolvere questa situazione difficile. Sappiamo che gli elementi di natura psicologica (anche se non sono gli essenziali, se non sono determinanti, come da qualche parte si dice) possono avere un certo peso.

Ma, ritornando all'edilizia, senza ripetere i discorsi che abbiamo fatto, mi sembra di dovere precisare (ma queste precisazioni le avevo già fatte in Commissione) alcuni punti al senatore Gaiani, con la riaffermazione di quanto ho detto prima: e cioè che, per quanto riguarda il decreto per l'edilizia, il Ministero dei lavori pubblici ha già preparato (e andranno in pubblicazione, credo, nel corso di questa settimana) i decreti di sua competenza, per quanto riguarda la ripartizione e i criteri da osservare per l'erogazione dei contributi. Quindi gli adempimenti che si dovevano fare, una volta ratificato il decreto legge, sono stati fatti.

Mi pare anche di aver detto che si arriva a 422 miliardi. Come arriviamo ai 422 miliardi? Ciò in risposta alle critiche fatte e ripetute soprattutto dalle opposizioni, le quali ci hanno detto: avete un programma quinquennale, prevedete una certa spesa per la edilizia, e poi fate dei bilanci che sono lontanissimi dalle previsioni che si fanno nel programma.

Risposta da parte del Ministro dei lavori pubblici: non ne siamo lontani, perchè si

prevede, per questo tipo di edilizia, mi pare, una spesa di 2.200 miliardi nei cinque anni. Per il 1966 siamo a 422 miliardi.

Come arriviamo allora ai 422 miliardi nel 1966? Ecco: 75 miliardi sulla base della legge n. 1460 del 1963; 75 miliardi in base alla legge n. 218 del 1965; 10 miliardi relativi allo stanziamento in conto capitale, sempre previsti dalla legge n. 218; 87,5 miliardi relativi allo stanziamento del decreto testè approvato, per il titolo primo; e 5 miliardi relativi allo stanziamento di 200 milioni previsti dalla legge n. 18 del 1963.

G A I A N I. Lei crede che nel 1966 si potranno impiegare 87 miliardi in base al titolo primo del decreto di incentivazione edilizia?

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Il discorso sull'ottimismo o sul pessimismo lo dobbiamo rinviare. La prima osservazione che lei mi ha fatto è questa, che le somme non ci sono. Adesso mi dice: ma le spenderemo? Io rispondo alla prima osservazione e dovette darmi atto che i fondi ci sono. L'altro discorso lo potremo fare poi e l'opposizione può stimolarci perchè si arrivi presto. Che si arriverà presto, lo credo, anche perchè i grossi istituti delle case popolari sono abbastanza attrezzati. Difficoltà per quanto riguarda i progetti non ne troviamo; le aree urbanizzate ci sono e ritengo che si possa intervenire anche oltre la stessa previsione del 1965. Che cosa resta per arrivare alla differenza che non è nel bilancio dei Lavori pubblici? Quello che resta si riferisce alle possibilità che ormai esistono, poichè se nel 1966 la GESCAL non fosse in grado di spendere la somma che resta (e mi pare sia di 170 miliardi) dovremmo veramente dire che ci troviamo di fronte ad una situazione nei cui confronti sarebbe necessario adottare provvedimenti molto radicali.

Per quanto riguarda la GESCAL non dico altro, poichè non si tratta di materia di competenza diretta del Ministero dei lavori pubblici. Per parte mia, però, sulla base delle conoscenze che ho, posso dire che la nuova strutturazione, anche del vertice di questo istituto, e una serie di disposizioni che sono

state adottate nel corso di questi ultimi tempi, rendono possibile l'utilizzazione dei fondi che sono a disposizione della GESCAL. Queste sono le voci che mi permettono di dire che ci troviamo alla quota di 422 miliardi. Per quanto poi riguarda la questione se questi fondi verranno spesi o meno, credo che il senatore Gaiani convenga con me che si tratta di un discorso che sarà opportuno riprendere successivamente.

G A I A N I. Quello che conta poi sono i fatti!

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questa è la ragione per la quale è mio costume evitare il grande discorso ideologico e politico.

G A I A N I. Il mio non è stato un discorso ideologico.

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Sì, poichè lei, senatore Gaiani, per prima cosa, mi ha detto che i soldi non ci sono e mi ha chiesto dove li abbiamo trovati, poichè nel bilancio nessuno li vede. Ora, tra cinque o sei mesi, sarà giusto chiedere a me o a chi sarà allora Ministro dei lavori pubblici, che fine hanno fatto quei 422 miliardi.

G A I A N I. Per la legge n. 1460 quei miliardi dovevano essere stati già spesi.

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo non è esatto, poichè in base alla legge n. 1460 questi miliardi non dovevano essere spesi, poichè costituiscono l'ultima fase di un programma triennale che non poteva avere corso prima del 1966.

Vorrei ora trattare l'argomento relativo alle opere idrauliche che è stato sottolineato sia dal senatore Crollanza che dal senatore Gaiani, e che è stato trattato anche in Commissione causa i fatti avvenuti in settembre. Anche a questo proposito esprimo il mio vivo apprezzamento per i rilievi che sono stati fatti e per le giuste sollecitazioni relative a questo settore, che è certamente di primaria importanza e che deve essere consi-

derato in una scala di priorità per le giuste considerazioni che ieri sono state fatte, e per il fatto che, mancando una visione di insieme dei provvedimenti e mancando delle leggi organiche, si rischia a volte, pur lamentando le deficienze del bilancio, di spendere più di quanto si spenderebbe se si dispones-

se di interventi organici. Inoltre, investendo un'area molto larga del nostro territorio, sappiamo quali perdite di natura economica e di redditi comporti il verificarsi di determinati eventi che potevano essere contenuti se, per tempo, fossero state apprestate le opere di difesa.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici*). Ora, per quanto riguarda la situazione e gli apprezzamenti che ne facciamo, dopo le alluvioni del 1951, sono stati presi provvedimenti i quali dovevano assicurare interventi organici per la regolazione dei corsi d'acqua, nonché altri provvedimenti specifici per determinate regioni. La considerazione circa la necessità di regolare le acque e, più in generale, di dare assetto al territorio, ha avuto anche nel programma quinquennale uno sviluppo appropriato. Ma io convengo, con le osservazioni che qui sono state fatte, che la regolazione dovrà essere ulteriormente migliorata e riveduta; si tratta di un problema che non può venire dopo gli altri, ma che al contrario per le considerazioni che ho fatto, e che gli onorevoli senatori hanno fatto prima di me, deve avere una sua preminenza.

Il problema viene ad acquistare un'importanza sempre maggiore man mano che le attrezzature civili del territorio si ampliano, si estendono, e man mano che nuovi interventi e nuove opere pubbliche vengono a valorizzare l'attività economica del Paese. I territori che un tempo potevano essere lasciati a una certa libertà di regolazione delle acque, oggi devono essere regolati più strettamente. La dimensione degli interventi in questo settore, perciò, va aumentando sempre di più ed è necessaria una azione più impegnativa di razionalizzazione e di coordinamento. Al momento, cioè, stiamo giungendo in molte zone a una fase critica che minaccia di pregiudicare gravemente le stesse opera-

zioni di sviluppo sia in atto che in programma; a ciò si aggiunge l'esigenza connessa, e sempre più acutamente avvertita, di sopprimere al bisogno sempre crescente di risorse idriche, altra condizione preliminare ad ogni sviluppo ulteriore.

Perciò si prospetta necessaria — ed io concordo con il rilievo che si è fatto circa questa lacuna nell'attuale attività del Ministero dei lavori pubblici — una nuova politica in questo settore, che deve essere basata sulla considerazione che la regolazione delle acque e, più in generale, la manutenzione del territorio, devono essere intese come spesa produttiva, necessaria prima di tutto per proteggere le attività in corso e per garantire la funzionalità delle nuove opere pubbliche e degli interventi produttivi che vengono svolti nel territorio. Dobbiamo considerare, cioè, le opere di manutenzione idraulica come un impegno politico che informi l'impostazione programmatica dell'intervento pubblico, tendente a realizzare con priorità le operazioni produttive, onde formare il reddito necessario per procedere a più vaste ristrutturazioni. Ove ciò non fosse, lo sviluppo di queste operazioni rischierebbe di scontrarsi e di soccombere di fronte alla logica della realtà di una situazione territoriale in avanzata e continua degradazione.

Queste situazioni esigono di essere affrontate con massicci interventi di rimboschimento, di bonifica, di regolazione idraulica, da porre alla base di tutti gli interventi che vanno svolti in termini di riequilibrio ter-

ritoriale. Si tratta perciò non soltanto di disponibilità di fondi, che, a mio avviso, dobbiamo avere, ma anche di utilizzazione tempestiva dei fondi stessi, di coordinamento delle diverse forme di intervento in materia, di definizione di priorità, sia in relazione agli stanziamenti disponibili, che in relazione ai tempi tecnici di realizzazione delle diverse opere che vanno coordinate tra loro.

Riconosco quindi che vi è una esigenza di interventi immediati per il riordino dell'intero settore, basato su questi principi generali, che sono stati anche qui esposti, che non richiedono quindi isolatamente stanziamenti di fondi o definizioni di interventi in determinate località, ma un complesso coerente di azioni che devono trovare il loro fondamento sul riordino legislativo della materia, su una più puntuale definizione programmatica degli interventi, in rapporto alle azioni da sviluppare in tutti gli altri settori delle opere pubbliche e delle attività economiche del Paese, su una migliore utilizzazione dei fondi e sull'integrazione dei fondi stessi che permetta di intervenire preventivamente e non già *a posteriori*, con conseguente dispersione di energie e conseguenti maggiori oneri.

Questo argomento si lega all'altro, che anche ieri è stato trattato in quest'Aula e che si riferisce al piano regolatore degli acquedotti. Con molta franchezza debbo dire che anche il Ministro dei lavori pubblici non è affatto soddisfatto del lavoro compiuto in questo settore, anche se il mio giudizio è diverso da quello che è stato dato da più parti. Il disegno di legge va portato avanti; la verità è, però, che noi abbiamo chiesto la proroga al momento giusto, per cui il ritardo si spiega con tutta la serie dei concerti. Ma non è questa, ripeto, la parte che più va criticata e che può determinare l'insoddisfazione del Ministro dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda questo settore, è vero che due anni per fare questi lavori di carattere generale sono insufficienti, però è altresì vero che nel corso di questi due anni forse avremmo potuto fare più di quanto in effetti sia stato fatto. Questo lo riconosco apertamente ed aggiungo che, per quanto riguarda la nostra attività, si pensa, con un

impulso che è stato dato anche a questo settore, di procedere in maniera più svelta, in modo da corrispondere alle esigenze previste dalla legge.

Finora la Commissione ha raccolto una serie di dati importanti agli effetti della individuazione delle risorse da utilizzare per le esigenze idropotabili, con previsione fino all'anno 2015, ed ha proceduto, di conseguenza, alla determinazione dei metodi di valutazione degli incrementi e della dotazione unitaria dei fabbisogni idrici. In relazione a ciò, si è potuto stabilire un primo dimensionamento globale dei fabbisogni ad uso potabile, riferito al prossimo cinquantennio, e dei primi dati di costo che un fabbisogno del genere implica. Dalla ripartizione regionale delle risorse e dai fabbisogni ad uso potabile, si sta ora studiando la possibile distribuzione per altri usi. Naturalmente ciò richiede uno studio approfondito che dobbiamo fare in modo che si faccia nel tempo giusto e soprattutto in rapporto alle esigenze che sono state sottolineate.

C R O L L A L A N Z A . Prendiamo atto con piacere di queste dichiarazioni che riguardano il settore idraulico e in generale i problemi idrici.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio. Come vede, sono rimasto fedele all'impostazione che il Governo ha dato alla sua attività e che risponde ad un costume giusto dal punto di vista della democrazia, quello cioè di essere anche critici con sé stessi.

C'è un altro argomento che è stato trattato dal senatore Crollalanza, il quale credo lo abbia trattato — è una mia maliziosa interpretazione — per provocare una mia ripetuta assicurazione per quanto riguarda il porto di Bari.

C R O L L A L A N Z A . Non soltanto per quello.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Evidentemente non è rimasto soddisfatto dell'assicurazione che gli avevo dato in Commissione ed ha voluto che io confer-

massi tale assicurazione qui in Aula. In Commissione io avevo già accettato il suo ordine del giorno sul porto di Bari, che è compreso nel programma dei 75 miliardi, e lo confermo anche adesso. Però lei, senatore Crollalanza, partendo da questo caso particolare, ha posto anche una questione di carattere più generale, ed ha giustamente rilevato che bisogna fare in modo che quanto si dà tramite la Cassa per il Mezzogiorno, non abbia carattere sostitutivo, ma carattere esclusivamente aggiuntivo.

A tale riguardo, per quanto meridionalista convinto, debbo dire che io annacquerei anche il mio meridionalismo di fronte a concrete situazioni esistenti. Noi, per quanto spinti dal nostro meridionalismo, non possiamo assolutamente ignorare che ci sono delle situazioni che si chiamano Genova, che si chiamano Savona, che si chiamano Trieste, che si chiamano Venezia, e che sono dislocate territorialmente in una certa parte del nostro Paese. Allora, se facessimo soltanto una questione di percentuale, forse sbaglieremmo e non faremmo una giusta opera di politica distributiva in rapporto alle esigenze attuali dei porti.

P E T R O N E . Allora il 40 per cento non si rispetta più?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Io dico che la quota della Cassa per il Mezzogiorno naturalmente si riferisce ai porti del Mezzogiorno d'Italia; per quanto riguarda il programma dei 75 miliardi, è vero che nella prima categoria — e non poteva essere diversamente — sono inclusi i porti maggiori, i quali sono dislocati in una certa parte del nostro Paese, con l'inclusione di Napoli; ma anche così facendo, in ogni caso, per quanto riguarda i 75 miliardi, noi diamo al Mezzogiorno d'Italia una quota che è sicuramente soddisfacente in rapporto alla situazione attuale, e cioè quella, mi pare, del 37 per cento dei 75 miliardi. Credo che questa sia una distribuzione equa, giusta e che corrisponda alle necessità attuali.

Voglio anche aggiungere un elemento che forse ieri è sfuggito nella discussione: quando si dice, cioè, per Napoli o per altra città,

che bisogna fare di più, in linea di principio non si può non convenirne; però anche qui sappiamo che ci sono dei tempi tecnici che dobbiamo osservare. Praticamente, cioè, noi ci riferiamo a stanziamenti che riguardano un biennio; e nel corso di questo biennio, anche se stanziassimo di più in determinate zone, avremmo dei risultati? Forse non li avremmo, perchè forse non ci sarebbero i progetti o neppure la possibilità di spendere i denari, mentre altrove queste possibilità esistono.

Vorrei fare un'ultima osservazione circa un tema di cui si è parlato ieri, di cui abbiamo anche parlato in altre occasioni e la cui omissione potrebbe rivestire un significato politico: mi riferisco alla legge urbanistica.

A questo proposito, confermo l'affermazione già fatta in sede di Commissione e che è stata anche ripetuta, mi pare, da altri esponenti del Governo, di recente, cioè che avremmo presentato entro la fine di quest'anno, la legge urbanistica; l'impegno sarà mantenuto. Però a questo proposito vorrei riprendere brevemente un discorso che ho già fatto in altre occasioni, in Parlamento e fuori, proprio al fine di stabilire delle responsabilità, che potranno anche essere del Ministro dei lavori pubblici. Cioè, se è vero che conveniamo tutti sulla necessità di una legislazione urbanistica, a mio avviso, però, dobbiamo allo stesso tempo vedere — come ho detto all'inizio del mio intervento — quale situazione reale ci troviamo davanti quando prospettiamo le necessità di una riforma.

Vediamo dei casi concreti, e in particolare quella che era un anno fa la situazione del Ministero dei lavori pubblici: noi avevamo registrato una situazione molto pesante per quanto riguarda l'edilizia, come è stato ricordato anche quando abbiamo discusso il decreto. Praticamente, l'edilizia abitativa sovvenzionata dallo Stato, che aveva raggiunto in alcuni anni punte del 22-23 per cento sul totale, nel 1964 era precipitata al 4,8 per cento. Nell'edilizia privata c'era una situazione di crisi quasi galoppante, che evidentemente non era stata prevista in passato, perchè diversamente si sarebbero approntati degli

strumenti per fronteggiarla. Questa la situazione per quanto riguarda l'edilizia abitativa. Poi c'era un altro elemento, l'elemento che era rappresentato dai famosi 1000 miliardi che non riuscivamo a spendere. Questa è la situazione obiettiva e reale dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Quali provvedimenti avremmo dovuto prendere? Si dice: era necessario affrontare la riforma urbanistica ad ogni costo, perchè avrebbe risolto il problema. Io affermo, molto sommessamente, ma anche molto lealmente, a costo di essere chiamato moderato, che responsabilmente ci si doveva comportare così come ci siamo comportati e come, per patre sua, il Ministro dei lavori pubblici si è comportato. Avrei potuto benissimo rivendicare le esigenze di una riforma urbanistica e fare anche qualche comizio molto acceso su questo argomento, ma a mio avviso il modo per avvicinarsi alla riforma era quello di preparare una situazione tale che potesse recepire la riforma stessa. Questo è il solo metodo, non ce ne sono altri, per arrivare alle riforme, che hanno bisogno, come è giusto, di una loro enunciazione ideale, di una loro presentazione di propaganda, ma hanno bisogno anche, nel momento in cui si fanno, della possibilità di essere realizzate, perchè diversamente daremmo delle carte proprio nelle mani di coloro che non vogliono le riforme. Ed è questo il tipo di polemica che, per parte mia, faccio sulla riforma urbanistica, che ho fatto e faccio ancora quando si vuole estremizzare la legge n. 167, dando argomenti a coloro i quali dicono che quella legge ha determinato la crisi dell'edilizia. Io ritengo che, così agendo, abbiamo avvicinato il momento della riforma urbanistica; diversamente lo avremmo allontanato per un lungo periodo, se avessimo dovuto fronteggiare situazioni molto pesanti per quanto riguarda la occupazione operaia, e la crisi, necessariamente, si sarebbe presentata con maggiore vivacità in settori che invece avevamo l'obbligo di sostenere. Questa è la posizione del Ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda la legge urbanistica: il che non significa un rinvio della presentazione della legge, ma significa al contrario l'impegno che la legge sia presentata e l'esigenza essenziale

che, una volta presentata, questa legge possa essere approvata dal Parlamento. Quindi se l'anno 1965 che si sta per chiudere è stato un anno di verifica per quanto riguarda la legge n. 167, è stato un anno di preparazione della legge per i porti, per le scuole, per gli ospedali, mi auguro che il 1966 sia l'anno della riforma urbanistica e, insieme con questa legge, l'anno delle altre leggi che per quanto riguarda il settore della edilizia, il Governo si è impegnato a presentare.

Potrei chiudere a questo punto, se non dovessi dare una risposta al senatore Chiarriello per quanto riguarda l'ANAS. Del provvedimento preso, credo non sia giusto parlare adesso. Le ragioni sono quelle che ho detto nel comunicato-stampa e mi sembra che a quelle soltanto io debba riferirmi, perchè è in corso una procedura le cui finalità credo debbano essere soprattutto osservate da parte del Ministro.

Per quanto riguarda, invece, la richiesta di notizie sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, anche in questo caso ritengo che possiamo affermare con molta franchezza che vi sono state notevoli difficoltà da superare per quanto riguarda i progetti. A questo proposito, non do la colpa a nessuno, non voglio identificare delle responsabilità. Avviene spesso, a mio avviso, che le aziende dello Stato di solito marcino con un passo più lento di altre aziende, mentre, al contrario, dovrebbero dar prova di vitalità e di vivacità. Non ho mai capito, per esempio, perchè un'azienda dello Stato che deve affidare dei progetti a progettisti privati debba dare due, tre, o quattro anni di tempo per la presentazione dei progetti stessi. Sono cose che ho appreso diventando Ministro dei lavori pubblici e che mi hanno molto scandalizzato. Io non ho capito perchè, essendo la legge del 1962, gli ultimi progetti siano pervenuti nell'ottobre di quest'anno, e non per inadempienza di qualcuno.

Per quale motivo? Si dice a volte che sarebbe stato inutile averli prima, perchè poi il Tesoro non avrebbe dato i fondi. Ma invece potrebbe anche accadere che il Tesoro dia i fondi e, in tal caso, i progetti non sarebbero pronti; per cui si tratta di un giro

che ad un certo punto bisogna verificare attraverso una certa volontà politica.

Per quanto riguarda questa autostrada (che non è vero che interessi solo i meridionali: a noi interessa in modo particolare, ma interessa tutta l'economia nazionale) possiamo dire che abbiamo tutti i progetti che sono stati presentati per i 430 chilometri necessari, ed abbiamo anche i fondi. Adesso non c'è la possibilità di dire che vi sono i progetti e non vi sono i fondi, perchè nell'ultimo Consiglio dei ministri l'ANAS è stata autorizzata a contrarre un mutuo di 80 miliardi che si aggiungono ai 180 che erano stati previsti dalla legge del 1962. Si prevedeva cioè una spesa di 180 miliardi, mentre ora si è constatato che tale somma non è sufficiente e che sono necessari altri 80 miliardi. Pertanto abbiamo i fondi, abbiamo i progetti e sono stati fatti gli appalti per 300 chilometri di autostrada; ora bisogna passare agli appalti degli ultimi 100 chilometri e credo si debba agire al più presto. Non riesco sempre a capire bene i motivi tecnici per cui per un tratto di strada di 7 chilometri occorrono necessariamente due anni e mezzo di tempo. Forse non capisco perchè non sono un tecnico; comunque resto molto sorpreso quando, in nome dei tempi tecnici, si verificano fatti che con la tecnica, a mio avviso, non hanno niente a che vedere. Ma questo, ripeto, non riguarda responsabilità di questa o quella parte, ma riguarda, secondo me, tutta una serie di situazioni che esistono nell'Amministrazione dello Stato e che è bene vedere con occhio critico, e che è bene soprattutto che il Ministro veda con occhio critico. Diversamente non riusciamo a spiegare perchè tante cose che si potrebbero fare non si fanno, e soprattutto perchè capitano molte cose nelle regioni meridionali.

Questo ho detto per quanto riguarda questa autostrada. Cercheremo di superare anche difficoltà che esistono per quanto riguarda le altre autostrade, autostrade del Sud ed anche autostrade che non sono del Sud. Per l'autostrada, alla quale si è riferito questa sera il senatore Zannier, e che aveva già richiamato in Commissione, anch'io ripeto quanto in sede di Commissione ho già detto,

cioè che non vedo delle prevenzioni per quanto riguarda il Ministero e l'ANAS. Però c'è tutta la parte che riguarda la progettazione che credo spetti alla società.

Debbo infine rispondere ad un rilievo concernente l'ISES. Assumerò le informazioni del caso: vorrei però che il suo rilievo non si riferisse ad un concorso nazionale fatto dall'ISES per certi progetti di cui sono risultati vincitori ingegneri di diverse parti d'Italia, Roma compresa. In ogni caso assumerò le dovute informazioni e mi farò premura di farle presenti.

Sono così arrivato alla conclusione e chiedo scusa agli onorevoli senatori se ho proceduto molto lentamente, e se ho ommesso forse di rispondere a qualche richiesta che mi era stata avanzata.

Al senatore Zannier, che è sempre così acuto e diligente, vorrei dare un affidamento per quanto riguarda la parte del suo intervento (di cui condivido l'impostazione), che si riferisce ai regolamenti nuovi, alle necessità di intervento per aggiornare una legislazione ormai superata. L'affidamento che io do, è che queste esigenze saranno immediatamente soddisfatte attraverso una collaborazione diretta tra Ministero e Commissioni dei lavori pubblici della Camera e del Senato.

Il richiamo che ho fatto alla necessità di quella legge-delega per quell'argomento, può estendersi anche ad altri argomenti; è un richiamo fatto appunto al fine di assicurarci questa collaborazione che, a mio avviso, è necessaria ed indispensabile.

Vi ringrazio per la vostra attenzione. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad esprimere l'avviso del Governo sull'ordine del giorno dei senatori Adamoli, Giacomo Ferrari, Gaiani, Guanti, Spezzano, Fabretti e Vergani.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Della legge urbanistica ho già parlato: siccome la motivazione dell'ordine del giorno comunista è di completa sfiducia nella mia impostazione, non posso accettarlo.

Confermo però l'impegno che qualche minuto fa ho assunto.

PRESIDENTE. Senatore Adamoli, mantiene l'ordine del giorno?

A D A M O L I. Mi si consenta di dire poche cose, poichè, secondo le affermazioni del Ministro, finalmente tra non molti mesi dovremmo avere l'occasione di discutere il progetto di legge così come sarà presentato dal Governo.

Però qualche rilievo sento l'esigenza di farlo fin da adesso, brevissimamente. La cosa che può sorprendere noi, e voglio credere non solo noi, è che l'onorevole Ministro collochi la riforma urbanistica secondo una situazione reale addirittura contingente. Secondo il Ministro una cosa era parlare della riforma urbanistica un anno fa, una cosa è parlarne oggi, poichè sarebbero mutati alcuni elementi per cui certe esigenze, certi aspetti di questo impegno potrebbero essere visti sotto un altro angolo. Mi pare che così siano da interpretare le sue parole.

Inoltre lei ha anche affermato che, parlando un po' troppo di problemi di riforma, qualcuno potrebbe spaventarsi. A nostro giudizio il problema della riforma urbanistica rimane tale e quale come era un anno fa, come era dieci anni fa e come sarebbe tra dieci anni se non affrontassimo alla radice questo problema di fondo del nostro Paese.

Qui non c'entra solo la crisi edilizia; qui siamo di fronte alla speculazione sulle aree, allo scempio delle città, siamo di fronte agli errori negli investimenti perfino nell'edilizia — e lei stesso ci porta dei decreti per farci comperare degli appartamenti costruiti male dai costruttori — siamo di fronte a qualcosa di fondamentale nella struttura del nostro Paese e i termini oggi sono gli stessi, anzi più gravi di quelli che potevano essere un anno o dieci anni fa. Non si tratta di spaventare nessuno; qui si dice che noi parliamo troppo della legge n. 167, parliamo troppo della riforma urbanistica. Dite che la gente si spaventa: ma quale gente si spaventa?

Non chiederò la votazione dell'ordine del giorno poichè sarebbe veramente strano che, di fronte all'affermazione del Governo che tra due mesi verrà presentata la legge urbanistica, si respingesse poi un ordine del giorno che chiede la presentazione di quella legge.

G E N C O. Ma come poteva accettare l'ordine del giorno se è di sfiducia nei confronti del Governo?

A D A M O L I. Poteva venire accettato un comma e non un altro; ora, siccome per principio si respinge quest'ordine del giorno, evidentemente noi non possiamo essere tranquilli. Onorevole Ministro, io voglio solo avere una speranza: in quest'Aula di ordini del giorno sulla legge urbanistica ne abbiamo votati parecchi. Può darsi che questa volta che noi non lo votiamo, la legge venga approvata. Voglio ritirare l'ordine del giorno proprio per buon augurio! Le affermazioni dell'onorevole Ministro non ci danno nessuna tranquillità e fino da oggi noi dobbiamo dichiarare che se questo fosse l'indirizzo del Governo, non solo noi, evidentemente, ma la gran parte della pubblica opinione, a cominciare dall'Istituto urbanistico, dagli architetti, dai piccoli costruttori e da tutti i settori che egli conosce perfettamente, non potrebbe che rimanere profondamente delusa e la battaglia politica sarebbe vasta sia nel Parlamento che nel Paese.

Presentazione di disegno di legge

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

M A N C I N I, *Ministro dei lavori pubblici.* A nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:
« Provvedimenti di carattere finanziario in favore della gestione dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie » (1445).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro dei lavori pubblici della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Riprendiamo la discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 ».

Passiamo all'esame congiunto degli articoli concernenti lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella n. 9) e degli articoli concernenti lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tabella n. 10).

È iscritto a parlare il senatore Massobrio. Ne ha facoltà.

M A S S O B R I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'esame del bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1966 trova il Ministero stesso impegnato a risolvere importanti problemi e ad attuare opere che si rendono necessarie per dare al Paese un servizio moderno ed efficiente. Non sfugge a nessuno che, per avviare a soluzione detti importanti problemi, occorrono nuovi locali, nuovi impianti, automatizzazione e meccanizzazione dei servizi.

È doveroso qui porre in evidenza che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha già risolto alcuni problemi importanti quale quello dei trasporti aero-notturni postali, quello della costruzione di nuovi edifici per lo smistamento dei pacchi eccetera. Rimane molto da fare, ma di questo non mi sento di accusare il suo Dicastero, signor Ministro, in quanto lo sforzo da lei prodotto unitamente ai suoi collaboratori per risolvere concretamente e celermente i vari problemi che ancora impediscono il normale svolgimento dei servizi in alcuni settori è stato in gran parte reso inefficace dalla ristrettezza dei mezzi posti a sua disposizione.

Sarebbe quindi opportuno, a questo proposito, che i Ministeri finanziari si rendesse-

ro conto della vitale importanza che i servizi postali, telefonici e telegrafici hanno per lo sviluppo dell'economia nazionale e quindi provvedessero a dotare di maggiori mezzi il suo Dicastero. Diversi problemi pressochè comuni a tutte le città, e tra queste Torino, non hanno ancora trovato soluzione certamente anche per questo motivo.

Riferendomi ai problemi di Torino, pur avendo già avuto da lei, signor Ministro, notizie abbastanza rassicuranti, desidero intrattenermi ancora sull'urgente necessità di trasferire l'ufficio pacchi dalla stazione ferroviaria Porta Nuova allo scalo Vanchiglia ove è già stata reperita un'area adeguata, in quanto lo stato di necessità è diventato assoluto. Il movimento-pacchi, infatti, avviene in condizioni di disagio generale, con evidente perdita di tempo e di efficienza e con sensibile disagio per il personale prepostovi.

Altro problema importante e urgente è quello concernente la necessità di costruire un nuovo edificio per i servizi postali aerei le cui operazioni avvengono ora nelle baracche. È necessario il rinnovamento del parco vetture ambulanti e l'aumento da una a due delle macchine elettroniche per il servizio corrispondenza-lettere.

Questi i principali problemi che assillano Torino e che attendono una soluzione per quanto possibile urgente.

Passando ai telefoni, o meglio alle telecomunicazioni, mi corre l'obbligo di darle atto che nel settore sono stati fatti progressi rilevanti, in modo particolare per quanto concerne la teleselezione, realizzando questo complesso lavoro basato su caratteristiche tecniche di rilievo nel tempo da lei previsto nel corso del 1963. Questo vuole essere un modesto ma vivo riconoscimento non solo a lei, signor Ministro, ma ai suoi collaboratori tutti, maestranze comprese. Con ciò non ho inteso dire che tutti i maggiori problemi inerenti alla teleselezione siano stati risolti. Infatti mi preme qui richiamare la sua attenzione sulle direttrici Torino-Firenze e Torino-Bologna e pregarla di voler disporre perchè dette direttrici siano poste in teleselezione al più presto.

Situazioni di disagio troviamo ancora anche nel servizio interurbano tra il compartimento di Torino e il compartimento di Verona dove l'attesa per comunicare è di circa 2 ore. I tre circuiti manuali e il circuito celere ora in funzione tra i due compartimenti dovrebbero essere raddoppiati. Il crescente aumento delle necessità di Torino di comunicare con la Jugoslavia mi induce, signor Ministro, a pregarla di volere invitare le autorità competenti jugoslave a portare a compimento nel più breve tempo possibile i lavori che permetteranno il collegamento diretto di Belgrado sulla rete telefonica italiana e quindi con Torino.

Ma il più urgente problema del settore mi sembra quello concernente l'opportunità che venga approvata con urgenza la nuova legge sui contributi per il collegamento telefonico delle frazioni. Ciò in considerazione della necessità di consentire alle popolazioni rurali, particolarmente disagiate, di avere a disposizione un mezzo di comunicazione efficiente con i centri di interesse sia economico che sociale.

Riferendomi al bilancio di previsione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, prendo atto con compiacimento della vastità dei programmi intrapresi per assicurare al Paese un servizio di elevata qualità, ma debbo pur tuttavia formulare delle riserve su alcuni aspetti del bilancio stesso.

In esso si rileva infatti che i proventi del traffico telefonico sono previsti nella stessa misura dello scorso anno, mentre il miglioramento dei servizi e il naturale incremento del traffico dovrebbero far prevedere maggiori entrate per un 10-15 per cento.

Rilevo inoltre che l'attivo, valutato in oltre 24 miliardi, è costituito per 15 miliardi da canoni e diritti di concessioni che non sono, a mio avviso, da considerarsi come profitti determinati dall'attività dell'Azienda. Se l'Azienda di Stato dovesse sostenere gli oneri che gravano normalmente su una impresa privata, e cioè imposte e tasse, canoni di compartecipazione, interessi passivi su prestiti reperiti sul mercato, servizi di esazione (attualmente espletati dalla concessionaria anche per quanto concerne le spettanze dell'Azienda di Stato), copertura rischio insolvenza utenti, oggi a carico della

concessionaria, vedrebbe diminuire sensibilmente l'attivo del bilancio stesso.

Una considerazione positiva occorre fare sulla SIP (subentrata alle ex concessionarie), che gestisce il settore telefonico in concessione con immutati orientamenti e direttive, senza alcuna soluzione di continuità. Infatti la SIP ha portato a conclusione nell'ultimo bimestre dell'anno le realizzazioni che per il 1964 le ex concessionarie, nella loro rispettiva individualità, avevano programmato e in gran parte concretato nei primi 10 mesi dell'anno per lo sviluppo ed il potenziamento del servizio ad esse affidato. Dalla SIP, con l'unificazione delle tecniche e dei materiali, già in fase inoltrata di studio, ci si attende un sempre più efficiente ed economico servizio.

A dimostrazione che direttive ed orientamenti non sono per nulla cambiati, è da osservare che il trapasso in un'unica gestione, pur essendo complesso e non facile da attuare, è avvenuto, grazie alla provata capacità ed esperienza dei suoi dirigenti, senza determinare soste ed intralci.

La SIP ha programmato investimenti per oltre 135 miliardi e per oltre 500 miliardi rispettivamente per il 1965 e per il quadriennio 1965-68, nell'intento di sempre più potenziare il servizio sull'intero territorio nazionale, con particolare accento nelle zone del Mezzogiorno. Ciò è senza dubbio di ottimo auspicio per la futura attività della SIP e per il progresso economico in Italia.

Tutto sommato, con moderato ottimismo, mi sembra di poter affermare che il problema delle telecomunicazioni in Italia è avviato verso una totale, soddisfacente soluzione.

Passando all'esame del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, debbo dire che esso assume in questo particolare momento rilevante interesse, non solo perchè esprime e configura la situazione economica e sociale di uno dei settori più importanti dell'attività nazionale, ma per le complesse e difficili condizioni in cui opera il Ministero stesso.

In sintesi, dovendo o volendo evitare un ulteriore peggioramento, occorre la dovuta urgenza nell'affrontare almeno i problemi di maggiore interesse. In primo luogo riten-

go utile l'impostazione di un piano di rafforzamento, ammodernamento e sviluppo delle attrezzature, tale da evitare iniziative affrettate e sovente irrazionali, con spese che molte volte diventano rilevanti e senza concreti risultati.

Non sfugge a nessuno che, affinché questi risultati possano essere positivi, occorre fare una dettagliata analisi delle cause che hanno portato all'attuale stato di passività del bilancio.

L'esame di queste cause dovrà far rilevare anzitutto i servizi frammentari e inadeguati oggi espletati, che devono lasciare il posto a servizi organici, basati sulla tecnica moderna e tali da rispondere nel tempo alle future necessità. Richiamo pertanto, signor Ministro, la sua attenzione su due importanti problemi che interessano la città di Torino, problemi che ritengo a lei ben noti. Si tratta del trasferimento dei servizi di smistamento ferroviario e del rinnovamento integrale del complesso degli uffici doganali.

L'attuale sede dello smistamento ferroviario di Torino, sita nel cuore della città, circondata strettamente da edifici privati e pubblici, non potrà mai essere adeguatamente ampliata, per cui non è lontano il giorno in cui dovrà essere trasferita. Richiamo quindi caldamente la sua attenzione, signor Ministro, sul fatto che in questo momento la soluzione dell'importante problema è particolarmente facile, per la disponibilità di un'area di 1 milione circa di metri quadrati di superficie, disponibilità che potrebbe venire a mancare considerato che lo sviluppo edilizio e l'immane trasferimento delle industrie alla periferia della città comporterebbe un accaparramento, da parte di altri, dell'area stessa. Detta area è posta alle porte di Torino, nella zona territoriale dei comuni di Orbassano, Beinasco e Grugliasco, e si presta idealmente alla realizzazione della nuova sede dello smistamento. Essa è l'unica, e in senso assoluto la più adatta che la periferia di Torino possa offrire per la più opportuna e facile ubicazione dei binari di raccordo delle varie linee dell'attuale rete ferroviaria. Si rende pertanto particolarmente evidente l'opportunità che la area in parola venga da cotesto Ministero

accaparrata in questo momento, non potendosi prevedere altra soluzione che presenti gli stessi vantaggi economici e pratici.

Altro problema sul quale desidero richiamare la sua attenzione, signor Ministro, è quello relativo al completamento della trasformazione da corrente alternata a corrente continua dell'alimentazione della linea Torino-Savona; ciò porterebbe ad un servizio molto più celere di quello che si verifica attualmente, fra la capitale del Piemonte e l'importante centro ligure, dal quale si dipartono linee di comunicazione di primaria importanza.

Passando alla situazione in atto negli uffici doganali di Torino, riscontriamo aspetti negativi quasi incredibili; aspetti che traggono la loro origine dalla assoluta carenza di personale e da attrezzature decisamente inadeguate, non ultima la mancanza di spazio che porta alla grave insufficienza di magazzini.

Non va dimenticato che il volume dei traffici internazionali, dal 1958 ad oggi, è più che triplicato e che alle relative necessità si provvede con una vetusta gru della portata di poche tonnellate, mentre più che mai è urgente l'installazione di un'altra gru con portata di almeno 15 tonnellate.

I binari di raccordo sono pochi e occorre aumentarli. Mancano gli impianti frigoriferi, adeguati all'importanza della dogana, per la conservazione dei prodotti deperibili che ad essa affluiscono.

Queste ed altre manchevolezze determinano conseguenze gravissime, fra cui ritardi nei controlli dei colli e conseguenti soste pagate dall'interessato.

Sovente scadono i tempi di consegna di merci importate, per cui gli speditori possono essere costretti a pagare penali o possono vedersi revocare gli ordini, con grave danno per i nostri commerci internazionali.

La situazione appare in tutta la sua gravità quando si consideri che Torino funziona come dogana di confine.

Quanto le ho esposto, signor Ministro, sorvolando su molti aspetti che certamente lei conoscerà, mi costringe a pregarla di intervenire anche qui con carattere d'urgenza, in quanto la situazione degli uffici della dogana di Torino è veramente disastrosa.

Altro problema che assume importanza per la sua natura e per gli effetti che esso determina è quello del personale. Esiste infatti per il personale delle Ferrovie dello Stato un problema che non trova riscontro in nessun'altra branca dell'Amministrazione statale. Si tratta del problema dei diplomati di scuola media di secondo grado. Il problema, inesistente prima dell'entrata in vigore della legge n. 425 del 1958 (stato giuridico), è emerso con l'attuazione della predetta legge, e della norma transitoria (articolo 179). È notorio che alle carriere di concetto della Pubblica Amministrazione si accede per concorso al quale possono partecipare soggetti muniti di diploma di scuola media di secondo grado; e la norma vale anche per l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in quanto trova codificazione nell'articolo 10 della citata legge. Ora, l'articolo 179 della medesima legge stabilisce che anche il personale non munito del titolo di studio richiesto può essere inquadrato tra il personale di concetto purchè abbia svolto 500 giornate di lavori di pertinenza del gruppo superiore. Non è facile stabilire con esattezza, nelle mansioni del personale degli uffici, i limiti tra i lavori di concetto e quelli d'ordine. È stato dunque facile il travaso. A tal proposito la relazione di presentazione della legge in parola dice che: « al fine di non creare turbativa nel personale di concetto proveniente dal Gruppo B, o quanto meno ridurla al minimo possibile, si sono stabilite apposite qualifiche » (quelle del coadiutore).

L'articolo 179 della legge citata stabilisce che nella nuova qualifica il soggetto conserva la stessa anzianità posseduta nella posizione di provenienza, per cui l'asserzione del relatore in merito alla turbativa perde il senso. Infatti l'articolo 179 ha capovolto l'ordine gerarchico del personale di concetto delle Ferrovie dello Stato in quanto il personale d'ordine, passando nella nuova categoria e conservando l'anzianità maturata nella categoria inferiore, ha acquistato preminenza gerarchica nei confronti di un buon numero di dipendenti già inquadrati nelle qualifiche di concetto perchè in possesso dei requisiti culturali richiesti. Inoltre l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato an-

novera fra il suo personale dipendente numerosi laureati, i quali esplicano diverse e complesse mansioni, tuttavia non di carattere direttivo. Il predetto personale non gode di alcun particolare beneficio per il possesso di un così elevato titolo di studio. Poichè l'imminente riforma della burocrazia tende a limitare il personale direttivo in genere, sarebbe opportuno che, nel quadro di una più vasta e sistematica riorganizzazione del personale statale, si concedesse almeno ai predetti ferrovieri laureati la possibilità di transitare nei ruoli degli insegnanti della scuola media secondaria, attualmente assai carente di personale docente.

In tal modo, si favorirebbe lo snellimento dei ruoli ferroviari con i criteri enunciati dal ministro Preti (travaso di personale statale da un Dicastero all'altro) e, nel contempo, si fornirebbe, senza oneri per il bilancio dello Stato, alla scuola media un complesso di docenti che, oltre al titolo accademico, offrirebbero in più la garanzia di una precedente fedele attività al servizio della Nazione.

Evidentemente l'inquadramento, in ogni caso, dovrebbe avvenire mediante la conservazione da parte dei summensionati dell'anzianità maturata presso l'Amministrazione di appartenenza. Sono profondamente convinto che le questioni esposte saranno da lei tenute nella dovuta considerazione per una opportuna e doverosa soluzione del complesso e delicato problema.

Mi soffermo ora sull'autotrasporto di merci per conto terzi. La situazione è difficile per gli effetti negativi determinati dalla congiuntura come dimostrano i seguenti fattori: diminuzione della richiesta dei servizi con conseguenti diminuzioni delle già ridotte tariffe di trasporto, a causa della esasperata concorrenza, aumento dei costi di esercizio, per l'aumento delle retribuzioni dovuto al meccanismo della scala mobile, al ritocco delle indennità di trasferta ai conducenti ed altri particolari che desidero sorvolare.

Da circa vent'anni i problemi dell'autotrasporto denunciati e posti in termini chiarissimi dagli imprenditori e dai loro rappresentanti sindacali non sono stati affrontati e risolti. Ora la vecchia, inefficace leg-

ge 20 giugno 1935, n. 1349, concernente il disciplinamento dei servizi di trasporto di merci mediante autoveicoli, necessita di essere sostituita da una legge che contenga norme adatte ai tempi.

Anche nel campo dei trasporti internazionali gli imprenditori italiani si sono trovati in grave stato di inferiorità rispetto ai vettori stranieri sia per il proporzionalmente ridotto numero delle autorizzazioni al trasporto negli Stati europei coi quali sono stati stipulati accordi bilaterali, sia per la minor capacità di carico degli autoveicoli italiani.

Ulteriori difficoltà derivano in buona parte da norme del codice della strada inadatte alla natura del servizio che devono disciplinare. Si consideri, per esempio, l'onerosa ed irrazionale procedura per la concessione delle autorizzazioni di transito con carichi eccezionali sulle strade da parte degli enti proprietari, al cui aggravamento contribuisce l'eccessivo spirito burocratico delle amministrazioni che devono concedere le autorizzazioni di transito. L'autotrasporto, nelle condizioni attuali, e tenuto conto di quanto l'avvenire gli può riservare in senso peggiorativo, potrebbe essere costretto a rinunciare all'ufficio che lo sviluppo dell'economia moderna gli ha naturalmente assegnato.

Occorre quindi e con urgenza sostituire la già citata legge con una conforme ai risultati degli studi compiuti in materia.

Il problema dell'Ente autotrasporti merci inoltre dovrebbe essere risolto tenendo conto delle proposte delle associazioni sindacali qualificate degli imprenditori; il trasporto internazionale va favorito e sviluppato, affinché sia favorita e sviluppata l'esportazione dei nostri prodotti industriali. Nella discussione e per la soluzione di questi ed altri problemi la presenza di una rappresentanza diretta dei vettori è da considerarsi utile e indispensabile.

Ancora in tema di autotrasporti, occorre considerare che alcune imprese sono state vittime del dissesto della Compagnia mediterranea di assicurazioni e sono state costrette di conseguenza ad accollarsi l'onere di risarcimenti pure avendo versato l'importo dei premi.

Diverse di queste imprese, in conseguenza di ciò, sono state costrette al fallimento, non potendo provvedere in proprio ai risarcimenti per mancanza di mezzi; su questo grave fatto il Governo, al quale vengono addebitate alcune responsabilità, per non aver adottato a suo tempo provvedimenti imposti tassativamente dalle norme della legge sulle assicurazioni private, deve intervenire risarcendo le imprese travolte dal dissesto della « Mediterranea ».

Analoga situazione difficile è in atto nelle autolinee. È necessario che il Governo intervenga al fine di evitare un continuo decadimento dei servizi resi dal settore, decadimento che si riflette su alcuni importanti rami dell'attività industriale e quindi sullo sviluppo economico e sociale di quelle zone depresse che godono del trasporto offerto dalle autolinee. (*Vivi applausi dal centro-destra. Congratulazioni*).

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

G I A N C A N E. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non si può fare a meno di soffermarsi sulle linee generali del bilancio dello Stato, prima di entrare nel merito del bilancio di cui mi occuperò: quello delle Poste e delle telecomunicazioni.

L'illustrazione che l'onorevole Ministro del tesoro fece delle cifre salienti, il 7 ottobre, introducendo al Senato la discussione sul bilancio 1966, mi dispensa — dispensa me ed altri, veramente — dal ripetere quanto è stato esaurientemente detto al riguardo, e a tutti noto.

La discussione sul bilancio, però, offre sempre motivi seri di meditazione e soprattutto di confronto e con i bilanci precedenti e con le speranze delle realizzazioni future.

Mi atterrò pertanto, nel mio commento, ad alcuni temi vecchi e ad alcuni temi nuovi, sia per recriminare sulle lentezze e sulle resistenze, sia per lodare iniziative e realizzazioni, sia per consentire e dissentire da impostazioni, ottimismo facili o pessimismi preconcepi.

Il primo argomento che vorrei brevemente affrontare è quello della congiuntura.

Sembra ormai un tema di obbligo e nello stesso tempo abusato al punto che, pur essendo argomento serio, dolorosamente serio, finisce nella facile presa dei commedianti e negli ironici commenti degli oppositori. Questi, quando sono a corto di argomenti, chiedono risorse all'ironia e la congiuntura ne fa spesso le spese.

Ebbene, nonostante questo, se ne deve parlare, è bene che se ne parli spesso. Il bilancio 1966 subisce le condizioni della situazione economica generale, come è naturale, ma, quando questa situazione è pesante e perdura, il bilancio è costretto ad atteggiarsi in misura da diminuire gli effetti della pesantezza, tentando di toccare ed incidere le cause stesse della situazione.

L'onorevole Colombo diceva appunto che la spesa pubblica, in questo particolare momento, è chiamata ad essere un supporto fondamentale dell'attività produttiva. Ciò significa che, in questa difficile situazione congiunturale, la spesa pubblica supplisce alle deficienze della spesa privata. Non sarebbe così in una condizione economica di prosperità. In una parola, le norme di una sana politica economica consiglierebbero di tendere ad una diminuzione della spesa, ormai spinta verso traguardi pericolosi.

Ma come affrontare una situazione in cui l'attività privata ristagna? « Il cavallo continua a non bere » si dice, in una maniera pittoresca, ma efficace: la propensione al risparmio sembra ristabilita, sia pure con preferenza verso lo strumento obbligazionario, anziché verso altre forme; la liquidità degli istituti di credito aumenta, eppure tutti gli

impieghi si verificano in misura molto ridotta.

Cito un esempio. Dal giugno 1964 al giugno corrente anno, i depositi bancari sono aumentati di 2.351 miliardi. Ebbene, solo il 17,70 per cento di questi depositi aggiuntivi, solo cioè 415 miliardi, hanno trovato impiego. È questa una prova che gli investimenti non rispondono con lo slancio e con il ritmo che la disponibilità delle banche consentirebbe.

Questa è la situazione sconcertante, ed in certo modo oscura; facile preda delle argomentazioni interessate e in un senso e nell'altro, ma veramente oscura a spiegarsi.

Un illustre cultore di scienze e dottrine economiche, molto saggiamente, parla di « lustra della congiuntura » dietro cui, così mi è parso di interpretare, si nasconde la mancanza di volontà e di capacità per affrontare e risolvere nel loro insieme i problemi strutturali e di fondo della nostra economia. Manca, dice l'illustre studioso, la spinta allo sviluppo che deve essere promosso dalla volontà concorde dei singoli operatori e delle autorità responsabili. Non so se ho interpretato con esattezza, o con approssimazione, le sue parole e il suo pensiero, ma mi piace osservare che il mio pensiero, e senz'altro quello del Gruppo cui mi onoro di appartenere, è che, sotto la lustra della congiuntura, sotto le apparenze congiunturali, si celano, in verità, strutture sostanzialmente inefficienti.

Ed ecco le ragioni per le quali la spesa pubblica non può diminuire di volume ed è chiamata ad essere il supporto fondamentale dell'attività produttiva.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue G I A N C A N E). Essa dovrà stimolare fortemente l'economia del Paese fino a determinare la ripresa. La sua dilatazione non può ragionevolmente essere contrastata quando sia diretta non ad aumentare indiscriminatamente i consumi, ma

ad incrementare il reddito nazionale, a finanziare insomma gli investimenti essenziali. In periodi difficili, come l'attuale, in cui gli investimenti privati sono carenti, possiamo constatare quanto abbia concorso la spesa pubblica ad impedire che la situa-

zione si deteriorasse senza rimedio. I segni che autorizzano previsioni ottimistiche sono evidenti: 1) notevole rafforzamento di alcune attività industriali (metallurgica, meccanica, chimica, energetica); 2) relativa stabilità dei prezzi; 3) avanzata della bilancia dei pagamenti e solidità della riserva valutaria (oltre 2744 miliardi alla fine di agosto); 4) buon andamento della produzione agricola (circa il 4 per cento dell'incremento produttivo).

Questi elementi favorevoli della situazione economica in gran parte sono dovuti — dobbiamo avere l'onestà di ammetterlo — agli interventi dello Stato, interventi purtroppo contingenti e frammentari, dettati dalla urgenza e da situazioni settoriali (ad esempio, aumento e contrazione del credito, alleggerimento e inasprimento di misure fiscali).

Sebbene la spinta capace di modificare radicalmente la situazione debba venire dalle riforme strutturali e di fondo, le autorità responsabili non possono, per loro preciso dovere, rinunciare a interventi di carattere contingente, dal momento che il settore privato, per interesse proprio (e non sempre rettamente inteso), per colpevole timore di vedersi ridotti i margini sperati di profitto, per aprioristica sfiducia verso il Governo di centro sinistra, opera con comportamento pseudo economico, per conseguire risultati politici.

Il discorso, a questo momento, si può allargare alla programmazione che, delle riforme di struttura, è lo strumento più valido, oltre che la condizione prima.

Il 1965 doveva essere l'anno della realizzazione di base dei presupposti fondamentali della programmazione, su cui si sarebbe in seguito costruito l'edificio programmato. Nel disegno ampio della programmazione era inserito e strumentato il bilancio che, appunto con l'esercizio 1965, si presentava con carattere assolutamente nuovo, in quanto coincideva per la prima volta con l'anno solare e presentavasi con una impostazione trasformata, classificante entrate e spese secondo criteri economici e funzionali, e non più secondo i criteri tradizionali. Il programma per lo sviluppo econo-

mico avrebbe dovuto spiegare i suoi effetti a partire dal 1° gennaio 1965, contemporaneamente all'inizio della nuova serie dei bilanci.

Il progetto di programma è purtroppo diventato scorrevole al punto che si profila il pericolo di un ulteriore ritardo nella approvazione e quindi nella realizzazione.

Non mi dilungo qui sulle responsabilità e sulle difficoltà reali, sulle opposizioni preconcepite, sulla sfiducia che resta ancora da vincere: andrei fuori del mio compito.

Ho voluto solo accennare a questo argomento della programmazione e del suo cammino ostacolato, per dire che un bilancio inserito nel contesto della programmazione e concepito e strutturato per l'ambiente della programmazione viene svuotato del suo significato e frustrato nei suoi fini a causa del rinvio del programma.

Il bilancio per il 1966 viene discusso in una prospettiva migliore, che è quella del 1965, per quanto attiene ai rapporti con il programma di sviluppo. Vogliamo credere che la scorrevolezza del piano non sia stata inventata per significare la possibilità di un nuovo rinvio, nel quale deprecabile caso, tra un anno, ci troveremo a discutere ancora su un bilancio avulso dalla realtà del momento ed inadatto a quella del futuro, con pregiudizio per le trasformazioni strutturali dell'apparato economico.

Piano economico generale significa prevedere e disporre i modi, le misure, i tempi e le relazioni che dovranno in futuro regolare gli impieghi delle risorse relative ai consumi pubblici e privati, agli investimenti sociali e produttivi. La spesa pubblica non deve realizzarsi in maniera indipendente, fuori e anche contro la programmazione generale. Occorre, pertanto, che la frammentarietà, il particolarismo, le disarmonie e, direi anzi, il disordine della stessa cessino e che il bilancio si conformi ai criteri ispiratori della programmazione; in una parola, occorre che nel contesto della programmazione generale si realizzi, come condizione determinante, la programmazione della spesa pubblica.

Altro argomento che si spererebbe di non trattare in avvenire, o almeno di non citare

più come una malattia cronica condizionante da anni la nostra spesa, è quello della rigidità del bilancio. Le parole che, da tutti e da tutte le parti, si spendono in proposito, le analisi, le diagnosi, i suggerimenti, le raccomandazioni e i rimproveri per la non attuazione dei rimedi sono altrettanto precisi, inequivocabili ed anche generosi. Si conosce la malattia e si conosce l'antidoto, antidoto che consiste nel variare il rapporto fra spesa corrente e spesa di investimento a vantaggio di quest'ultima. Ma c'è da restare impressionati quando si è costretti a prendere atto che l'aumento in valore assoluto di 448,8 miliardi, sulla spesa totale del 1965, è inferiore di ben 123,8 miliardi all'incremento delle sole spese correnti previste per il 1966 nei confronti di quelle previste per il 1965. Ciò vuol dire che per il prossimo anno la spesa in conto capitale registra una contrazione di 123,8 miliardi nei confronti del bilancio precedente: tutto il contrario di quanto occorrerebbe, secondo le regole di distribuzione produttiva della spesa, ed anche di quanto si desidererebbe da parte di coloro, e sono tanti, che hanno la fondata speranza di vedere avviata a soluzione la crisi recessiva.

L'onorevole Ministro del tesoro ha pure illustrato il ricorso al mercato del risparmio, spiegando le ragioni urgenti ed eccezionali che hanno consigliato questa misura ed affermando che la copertura della spesa, col ricorso al mercato del risparmio, non può essere adoperata oltre certi limiti: « Le spese in conto capitale, ma soprattutto le spese correnti, debbono trovare prevalentemente nel bilancio il loro finanziamento ». Mentre non si può non condividere in pieno questa impostazione, e tutto l'ampio commento che l'onorevole Colombo ha fatto a questo proposito, io vorrei osservare al riguardo che il riassorbimento in bilancio delle spese permanenti dello Stato dovrebbe essere totale perchè il bilancio stesso sia sincero. Cito ad esempio le Aziende autonome statali delle poste e delle ferrovie, le quali registrano disavanzi preoccupanti che non vengono sufficientemente messi in evidenza quando si parla del *deficit* del bilancio dell'Amministrazione statale.

Ho avuto già occasione di criticare il sistema imposto a queste Aziende di sanare il disavanzo con prestiti accesi presso la Cassa depositi e prestiti: le Aziende non fanno che aumentare il già pesante fardello del debito, e per capitale e per interessi. Nulla vale a nascondere la realtà che si tratta di un debito dello Stato che cresce inesorabilmente di anno in anno e che non può essere spinto oltre un certo limite; il gioco, alla lunga, si scoprirà e l'intervento del Tesoro sarà inevitabile. Si tratta di assumere in bilancio l'onere di questo intervento, di farlo figurare per il rispetto della chiarezza e della sincerità del bilancio stesso. Non ritengo che l'effetto psicologico della pubblicità, data alla cifra autentica del *deficit* complessivo, sia più nocivo della scarsa informazione attuale sugli oneri accollati alla spesa pubblica.

Ritorno, dopo la digressione, sulla rigidità della spesa. Le speranze di tutti sono che i futuri bilanci possano registrare un aumento della spesa di investimento, nei confronti delle spese correnti. Bisogna « qualificare » la spesa, come si suol dire, ed ogni qual volta si parla di spese correnti il discorso ritorna sulla componente « spesa per il personale ». È un discorso delicato, che non è tuttavia da farsi staccandolo da quello sulla struttura dell'organizzazione amministrativa statale e delle Aziende autonome.

Fino a che punto la struttura pesante e superata consente di ridurre la spesa per il personale? E il personale con quali strumenti può accrescere il suo rendimento?

Questi problemi si presentano con particolare urgenza anche nei bilanci delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che riflettono la rigidità di tutto il bilancio nazionale, così come mi sono sforzato testè di illustrare. Per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, su un totale di spesa di 463 miliardi circa, ben 441 miliardi riguardano le spese correnti e soltanto 20 miliardi le spese di investimento. Essendo le entrate di 392 miliardi, il *deficit* è di 71 miliardi. A questo *deficit* dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi si contrappone l'avanzo di 24

miliardi dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; le spese in conto capitale in detta Azienda ammontano a 16 miliardi e quelle correnti a 88 miliardi.

Se si considera il carattere industriale di queste aziende, e quindi l'assoluta necessità che esse hanno di adeguarsi al progresso tecnologico che, specie nel campo delle telecomunicazioni, assume un ritmo sempre più incalzante, la rigidità del bilancio appare come un grave ostacolo, di cui è urgente la rimozione. Ed in verità non sono mancati sforzi in questo senso da parte del Ministero: dobbiamo darne atto.

Prima di scendere ad un esame particolareggiato di quello che è stato fatto e del molto che resta da fare, in questo campo, ritengo opportuno accennare ai due fatti salienti che hanno caratterizzato la vita del Ministero nel decorso esercizio e che sono carichi di conseguenze per gli esercizi futuri: i lavori della Commissione Nenni e l'aumento delle tariffe, entrato in vigore il 1º agosto scorso.

Come è noto, la Commissione Nenni, cui partecipavano amministrazioni e sindacati, ha elaborato un documento finale in cui sono riassunte le soluzioni prospettate alla unanimità e sono registrate fedelmente quelle per le quali si sono avute posizioni diverse. La parola è ora all'Amministrazione che dovrà sottoporre al Parlamento uno schema di riforma.

Anche se la Commissione non è giunta, per alcuni problemi importanti, a conclusioni univoche e a scelte precise, non si può però negare che sono stati fissati alcuni punti fermi di notevole significato. Che l'autonomia non debba essere quella stabilita dalla legge del 1925, ma più ampia ed effettiva, con conseguente attribuzione di poteri deliberanti al Consiglio d'amministrazione, che il decentramento debba essere effettivo e modellato su basi regionali, sia pure come prospettiva non immediata, sono tutti punti della massima importanza, sia per la parte immediatamente attuabile, sia per il loro contenuto di direttiva da seguire affinché l'attività quotidiana non conduca ad ulteriori distorsioni.

È auspicabile che l'Amministrazione sia sollecita nella presentazione di questo sche-

ma, tanto più che non vi sono studi da compiere, ma soltanto scelte da effettuare. Non dimentichiamo che della riforma delle poste, così come delle altre aziende autonome, si cominciò a parlare subito dopo la cessazione del Governo militare alleato. Sarebbe certamente interessante esaminare il susseguirsi dei progetti (il primo dei quali, se ben ricordo, del 1946), per cogliere quali interessi ebbero, di volta in volta, la prevalenza. Ma quello che è urgente sottolineare è la necessità di non procrastinare oltre una riforma reclamata sia dall'opinione pubblica, sia dai dipendenti.

Dal 1925 non vi è stata alcuna modificazione sostanziale delle strutture dell'Amministrazione, non potendosi ritenere tale quella riguardante gli uffici locali. Per ben due volte, nel 1952 e nel 1954, il Governo ottenne la delega del Parlamento senza, purtroppo, usarla. Ora urge provvedere, anche perchè, nel più vasto campo della Pubblica Amministrazione, il Governo ha presentato alcuni disegni di legge che possono essere considerati un avvio deciso alla riforma. Essi riguardano, fra l'altro, il decentramento burocratico, il riordinamento dei Ministeri, la semplificazione delle procedure, la raccolta dei testi unici, l'ordinamento delle carriere.

Poichè non è pensabile che si possa attendere il compimento dell'*iter* legislativo di questi provvedimenti, prima di iniziare la riforma dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, si impone il problema di un collegamento fra le due riforme, che dovrebbero procedere, quindi, di pari passo, anche perchè ambedue debbono essere viste e realizzate nel più generale quadro della politica di piano.

In ambedue i settori, poi, vi sono problemi che possono essere risolti immediatamente, senza spese, ed in qualche caso, realizzando anche economie; vi sono inoltre, come ho accennato prima parlando delle conclusioni della Commissione Nenni, direttive da seguire affinché provvedimenti parziali o settoriali non allontanino, ancora di più, l'obiettivo da perseguire.

Recenti episodi di malcostume, ad esempio — che non si riferiscono, naturalmente, all'Amministrazione delle poste e delle tele-

comunicazioni — hanno acuito la sensibilità della pubblica opinione sul delicato problema cui suole riferirsi con l'espressione dei « controllori controllati ».

Ci si chiede, in sostanza, quali siano le ragioni che hanno impedito, e impediscono, di dare concreta attuazione alla direttiva, più volte enunciata, di escludere dall'attività amministrativa i magistrati delle giurisdizioni amministrative di controllo, presenti in tutti o quasi tutti i Gabinetti e gli uffici legislativi e nelle più importanti Commissioni. Oltre che al mancato ossequio a direttive esplicite, qui si viene meno a un principio fondamentale di buon governo che nella divisione e nell'equilibrio dei poteri trova la sua principale garanzia.

Viene meno il principio della divisione dei poteri in quanto partecipa al procedimento amministrativo, ed anzi ne è spesso *magna pars*, il rappresentante di un organo che dovrà poi esercitare su quel procedimento il controllo di legittimità e che dovrà giudicare sugli eventuali vizi dell'atto stesso. E vien meno anche l'equilibrio che dovrebbe sussistere tra i diversi poteri, quando uno di essi rinuncia a tanta parte delle sue facoltà di decisione. In sostanza si tratta di un vero e proprio circolo vizioso, espressione di una mentalità tipicamente burocratica e come tale tendente a sfuggire alle proprie responsabilità. Si trova comodo e sicuro fare intervenire l'organo di controllo e quello giurisdizionale nella fase preparatoria anzichè, come è nella logica delle cose e nei canoni del diritto, in una fase posteriore. Si è certi, in tal modo, che l'atto sarà tale da superare controlli e rigori; ciò, però, non per una intrinseca qualità di corrispondenza al fine da perseguire, sulla quale dovrebbe essere competente l'amministrazione attiva, ma per la formale perfezione giuridica della quale sono garanti i magistrati che hanno partecipato alla sua formazione.

Ritengo opportuno chiarire che la mia vuole essere una denuncia al sistema non certo alle persone. Ritengo, anzi, che sia possibile eliminare questa prassi non mediante provvedimenti negativi o con circolari, fin qui disattese, ma con soluzioni costruttive

che, viste nel quadro di tutta la riforma, apportino anche in questo settore le innovazioni che i tempi richiedono.

In particolare ritengo che gli uomini politici dovrebbero godere di sufficiente libertà nella scelta dei loro immediati collaboratori, anche al di fuori dell'amministrazione che dirigono. La presenza di professionisti, di dirigenti di azienda, di docenti universitari costituirebbe infatti un apporto vivo, moderno e aggiornato, un antidoto alla « routine » tradizionale della burocrazia.

Sempre restando nel campo dei controlli, dei quali i recenti scandali hanno messo in risalto la macchinosità e, spesso, l'inutilità, vorrei accennare all'urgenza di procedere, anzitutto, ad una semplificazione, eliminando subito la duplicazione attualmente esistente fra la Corte dei conti e le ragionerie dei vari Ministeri. Anche qui il formalismo giuridico si è esercitato in sottili ricerche di un contenuto diverso dei due controlli; ma nella realtà la duplicazione esiste ed è causa di inutili spese e di dannosi ritardi. In alcuni casi, come nel Ministero delle poste e telecomunicazioni, c'è addirittura una triplicazione di controlli, essendo stati costituiti da tempo uffici contabili di riscontro al di fuori della Ragioneria centrale, nella quale, semmai, avrebbero dovuto essere collocati.

Oltre che per procedere alla eliminazione di tali duplicazioni, il problema dei controlli dovrebbe essere impostato tanto nell'ambito della riforma della Pubblica Amministrazione che in quello della riforma postale, tenendo ben presenti le esperienze negative della legge 259 del 1958 che un autorevole studioso, il prof. Buscema, ha definito recentemente: « non già un sistema organico di effettivo controllo, bensì semplicemente una parvenza di controllo, idonea a permettere il più assoluto arbitrario e disordinato uso di una massa ingente di pubblico denaro ».

Con questi brevi accenni volevo soltanto sottolineare che esistono settori in cui l'opera riformatrice può procedere rapidamente e deve essere condotta in una visione unitaria alla luce delle prospettive della politica di piano. È necessario, inol-

tre, evitare che provvedimenti di carattere settoriale contrastino con le direttive di fondo cui deve ispirarsi la riforma.

L'altro fatto saliente dell'esercizio è costituito dall'aumento delle tariffe, con il quale si è cercato di porre un rimedio al disavanzo e, per alcune voci, di avvicinare il prezzo al costo del servizio reso. Non si può disconoscere che nel fissare le nuove tariffe si è cercato di sistemare, in modo organico, tutta la materia e di semplificarla; cosa ancora più importante, non si è mancato, almeno in talune voci, di tener conto anche delle esigenze dei ceti meno abbienti.

Non si può ritenere, però, che sia questa la via per giungere ad un risanamento del bilancio; basti pensare, tra l'altro, che per molte voci si sono ormai raggiunti i limiti fissati dalle convenzioni internazionali. La via maestra da seguire è quella di uno sviluppo sempre più intenso dei servizi, per soddisfare sempre meglio le nuove esigenze della società. Precisamente è dal 1925 che, con le strutture, sono rimasti immobili anche i tipi dei servizi prestati, specie nel campo postale di banco-posta. È in questo campo che occorre muoversi, per migliorare, perfezionare, diffondere i servizi che i 13 mila uffici dislocati in tutto il Paese possono rendere al pubblico.

Occorre, anche, naturalmente, fare sempre più largo ricorso alla meccanizzazione, all'automazione ed alla razionalizzazione dei servizi. Nel procedere su questa via, è però necessario che l'Amministrazione tenga presenti anche le esigenze dei lavoratori. Mi riferisco in modo particolare ai guardafili, che rischiano di essere vittime della riorganizzazione dei servizi telegrafici, ed ai messaggeri dei treni postali sostituiti dagli aerei. Si tratta, indubbiamente, di innovazioni della massima importanza, la cui introduzione però deve essere studiata tenendo nel debito conto il diritto che hanno tutti i lavoratori a non vedersi declassati nelle loro mansioni. Da qui deriva la necessità di sviluppare adeguatamente l'istruzione professionale per la riqualificazione del personale, e la necessità di provvedere, in più larga misura, alla costruzione di case economiche e di alloggi di servizio, per evitare al personale disagi insostenibili.

Io ritengo che, in una Amministrazione come quella delle poste e delle telecomunicazioni, non si insisterà mai abbastanza sugli investimenti destinati al personale. Per quanto si voglia meccanizzare, l'elemento umano è sempre di gran lunga il più importante in questi servizi; l'elemento umano, infatti, in gran parte provvede alla consegna delle lettere e dei pacchi, al pagamento delle pensioni, eccetera, per cui si stabilisce un rapporto diretto fra operatore e utente. E questo elemento umano merita le maggiori cure, oltre che per l'abnegazione con cui compie il proprio dovere, anche per la coscienza civile, e direi quasi aziendale, con cui si dedica al lavoro. Da gran tempo i lavoratori postelegrafonici sono soliti accomunare in un'unica linea la difesa degli interessi di categoria con la difesa delle aziende in cui operano. Sono i lavoratori, infatti, che auspicano, ad esempio, un potenziamento dei servizi a risparmio; sono essi che hanno lanciato grida d'allarme per il timore che l'Azienda telefonica non sia in grado di svolgere con la dovuta efficacia i controlli previsti per la concessionaria.

La stampa sindacale, dimostrando grande maturità, affronta continuamente questi problemi e pone interrogativi di grande importanza.

Perché — si chiede uno di questi organi — fanno parte del Consiglio superiore tecnico elementi legati a precisi interessi, diversi da quelli dell'Amministrazione? È vero, incalza un altro periodico, che la SIP tende a seppellire il piano telefonico nazionale ed a togliere all'Azienda di Stato la rete primaria? E non è senza significato il fatto che anche la categoria dei dirigenti abbia preso nettamente posizione, costituendo un Comitato per la difesa dell'Azienda.

Anche in questo settore io ritengo che si debba procedere, come ho accennato all'inizio, nella direzione indicata dai lavori della Commissione Nenni, con l'unificazione del sistema delle telecomunicazioni, come una prospettiva di fondo verso cui procedere, evitando provvedimenti che all'unificazione siano d'ostacolo.

Da questo punto di vista non si può negare che l'avvenuta « irizzazione » dell'« Italcable » sia un fatto positivo; ma non possia-

mo nasconderci che essa, così come l'unificazione delle cinque concessionarie nella SIP, si è verificata non come frutto di una volontà governativa, ma soltanto al momento in cui altri interessi l'hanno ritenuta opportuna. Questo hanno compreso anche i lavoratori, i quali chiedono che l'azienda di Stato sia messa in condizioni di svolgere con efficacia il suo insostituibile compito di controllo, di coordinamento, di propulsione e che le telecomunicazioni siano organizzate razionalmente e modernamente, al servizio, come tutti gli altri settori, degli interessi del Paese.

Onorevole signor Ministro, devo darle atto degli sforzi che sta facendo, sia pure nella situazione obbligata della rigidità del bilancio, per imprimere alle aziende della Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni un'azione al passo con la tecnica e la dinamica dei tempi moderni.

Occorre operare con ancora maggiore incisività, valorizzando sempre meglio le forze umane che operano con intelligenza, con spirito di sacrificio, con dedizione a tutti i livelli, dal direttore generale ai direttori centrali, ai dirigenti intermedi, agli agenti ed operatori di esercizio, per far sì che le Aziende delle poste e delle telecomunicazioni divengano sempre di più e meglio uno strumento di progresso civile ed umano del popolo italiano. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

G E N C O. L'articolo 63 del Regolamento che prescrive che non si può leggere per più di un quarto d'ora è ancora in vigore? Il collega Giancane ha detto delle cose egregie, ma questo articolo del Regolamento non lo ha certo rispettato!

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

F E R R A R I G I A C O M O. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, chiedo scusa se posso apparire un po' affannato, come sono in realtà, perchè sono arrivato in questo momento da Parma dopo dieci giorni di letto con cinque di

febbre. Credevo che fosse possibile il rinvio a domani mattina, ma l'egregio Ministro ha detto che bisogna finire questa sera, e allora sono pronto a compiere il mio dovere. Prego tuttavia il ministro Jervolino di volermi seguire con pazienza anche se sarò un po' lento, a causa di questo stato di malattia.

Elementi cardine per l'esame del bilancio di previsione del 1966 sono: onere per le ferrovie e tranvie concesse, 24 miliardi e 275 milioni, con un aumento sulla previsione del 1965 di circa 2 miliardi; passività delle Ferrovie dello Stato 222.240.800.000 lire, con un aumento, sulle previsioni del 1965, di 131.313.400.000 lire. La previsione aumenterà in sede consuntiva, ha detto il Ministro recentemente nella riunione ultima della Commissione competente.

Noi non mettiamo in dubbio l'affermazione del Ministro, sempre è avvenuto così: il consuntivo ha sempre superato le previsioni.

Da anni, subito dopo la prima legislatura, abbiamo richiamato con insistenza l'attenzione del Governo e del Paese sul problema dei trasporti, affermando che la situazione era grave e che sempre più grave (e rapidamente) sarebbe divenuta col tempo. E abbiamo precisato il nostro pensiero, il quale era riassunto, sostanzialmente, in questa affermazione: non si tratta di crisi dei trasporti, ma di crisi del sistema.

Si è creduto di rimediare con palliativi non solo insufficienti ma soprattutto irrazionali, ubbidendo sempre all'imperio del Tesoro, il quale in modo particolare in questo caso non poteva avere capacità di comprensione.

Si è finalmente capita l'importanza dell'argomento, in particolare dopo il succedersi di agitazioni del personale, non più impostate, come per il passato, soltanto su questioni di interessi di categoria, ma anche su questioni di struttura aziendale. E di questo dobbiamo dare atto ai ferrovieri, pubblicamente.

Così, nell'aprile del 1962, è stato approvato un investimento di 1.500 miliardi per le Ferrovie dello Stato: 800 per il primo quinquennio, che scade, se non erro, nel

luglio del 1967; 700 per il quinquennio successivo.

Nel 1964 (quanto tempo perduto!) è stato nominato un Comitato per la riforma dell'Azienda ferroviaria, presieduto dal Vicepresidente del Consiglio onorevole Nenni. Tale Comitato, suddiviso in tre gruppi di lavoro, o sottocommissioni, ha tenuto la prima riunione il 6 novembre dello scorso anno, l'ultima il 21 aprile di quest'anno. Si può dire in verità che questo Comitato ha lavorato sul serio e rapidamente. Le tre sottocommissioni hanno elaborato ciascuna un documento conclusivo e una relazione conclusiva è stata presentata dalla Commissione con la firma del Presidente Nenni. Pare anche che, in seguito, sia stato dato incarico al ministro Jervolino di preparare e portare all'esame delle Camere un progetto di riforma dell'azienda. Non so a che punto oggi si trovi. Conoscendo, non per comunicazione ufficiale, che non ci è stata fatta, ma per nostri rapporti con le organizzazioni, i documenti dei tre gruppi di studio e la relazione conclusiva che porta la firma del vicepresidente del Consiglio Nenni, è opportuno, anzi assolutamente necessario, ribadire, con riferimento al bilancio di previsione in esame, il nostro pensiero, in attesa che il progetto di riforma venga dinanzi alle Camere.

Fin dal primo anno della prima legislatura, noi abbiamo auspicato — lo ricorderà il ministro Jervolino — un più ampio orizzonte per il Ministero dei trasporti, e abbiamo chiesto l'istituzione di un organo permanente di studio e di coordinamento di tutti i trasporti (persone e cose — rotaia, strada, acqua, aria). La nostra è stata, per questi anni, una voce isolata. Oggi, la Commissione prende l'argomento e lo pone come sfondo del quadro. Non importa se dissentiamo molto profondamente su parecchi punti — ne parleremo quando il progetto di riforma verrà al nostro esame — l'importante è che il concetto, come riconoscimento di necessità, abbia fatto strada. Si parla, se ne è sempre parlato del resto, di concorrenza fra rotaia e strada, fra strada e canali, fra terra ed aria. Come risolvere questo problema? Ecco la necessità

dell'organo di coordinamento che prepari, per così dire, le tavole (non dico le dodici tavole, chè ne potrebbe bastare una) per il Ministero e per l'esame delle Camere. Non si dovrà più parlare allora di concorrenza, ma soltanto di obiettiva e concreta convenienza e integrazione (sottolineo questa espressione di cui preciseremo meglio il significato in seguito): cioè il rapporto fra i vari mezzi dovrà essere esaminato e studiato non in termini di concorrenza, ma in termini di coordinamento, che dovrà avere come substrato valido non soltanto la considerazione economica, ma anche — in posizione preminente anzi — la considerazione sociale.

Impegno pesante, senza dubbio, ma che dobbiamo affrontare senza indugi, senza preoccuparci, signor Ministro, di redigere eventualmente un testo che in futuro, anche in un futuro vicino, magari, potrà subire dei ritocchi ed anche dei mutamenti. Tutto si muove e rapidissimo è il progresso della tecnica nel settore dei trasporti e delle attività umane nonchè lo spostamento di esse (legamento coi trasporti). Per questo dovremo vedere lontano e dovremo dare alle nostre soluzioni una consistenza che si proietti il più lontano possibile. Importante è non perdere tempo. Il ritardo, onorevoli colleghi, si tramuta inesorabilmente in perdite che si riflettono in tutti i settori dell'economia del Paese.

Attraverso i documenti della Commissione a nostra disposizione, abbiamo la sensazione precisa, direi aritmetica (e se il tempo non fosse limitato potrei enunciare i numeri) di un indirizzo privatistico che noi non possiamo assolutamente condividere. Pensiamo invece che tutto debba partire da un presupposto di servizio pubblico con gestione pubblica.

Non troviamo un riferimento sufficiente alle ferrovie e tranvie concesse, alle municipalizzate e provincializzate, alle autolinee. Il bilancio presentato (ho già detto che devo coordinare nel mio intervento i documenti della Commissione col bilancio di previsione) fissa questa carenza nella crudezza dei numeri. Sappiamo che per sovvenzioni, integrazioni ed altro è prevista, come detto al-

l'inizio, una spesa di 24 miliardi e 275 milioni. Tutti si lamentano delle ferrovie concesse e hanno ragione: vanno male, dovrei dire di più, vanno malissimo. Ma noi continuiamo a pagare. Fino a quando? L'esame del bilancio non ci fa sapere niente.

I privati sanno amministrare meglio dello Stato? Bisogna finirla una buona volta con questa leggenda, direi con questa bugia. Qual è il loro obiettivo? Non certamente il conforto dei cittadini, ma un utile proprio. D'altra parte così vuole la nostra struttura. Così arriviamo alla scadenza delle concessioni con impianti logorati e non efficienti, quando non sono già tali prima della scadenza. Lo Stato costruisce, lo Stato sovvenziona, integra, e cioè paga, e rimane estraneo, malgrado la lodevolissima attività dell'Ispettorato della motorizzazione. La concessione ha avuto ragione di essere, ragione, direi, storica; ma oggi questa ragione non sussiste più, è diventata un anacronismo. Non abbiamo detto e non diciamo — vorrei che si sottolineasse questo — di operare in un colpo solo per tutte le ferrovie concesse. Abbiamo detto, chiesto e chiediamo che si predisponga un programma serio e preciso, pianificato, su basi concrete di assorbimento, avendo presenti i valori reali, le date di scadenza, le inadempienze, le possibilità e le condizioni di riscatto.

In questo esame e nel conseguente programma dobbiamo avere sempre in primo piano gli enti locali e considerare come strumento determinante la Regione. Di qui uno dei mille motivi — e non il più modesto — perchè si arrivi presto, anzi prestissimo, alla struttura regionale. L'altro giorno a Torino l'onorevole Donat Cattin ha parlato di ente regionale per i trasporti; cominciamo a non essere più soli.

Si tratta, per le ferrovie, di circa 5.000 chilometri di rete, poco meno di un terzo della rete statale. Sappiamo che dei 5.000 chilometri, metà circa sono a scartamento normale, metà circa a scartamento ridotto. Ciò rende senza dubbio più complesso e difficile il problema, ma esso è sempre risolvibile (io mi appello soprattutto ai tecnici). Questo dovrebbe costituire un primo ed urgente argomento per l'organo di coordinamento auspicato.

Abbiamo avuto una legge per l'ammodernamento ed il potenziamento, la n. 1221. Che cosa ha migliorato? Che cosa è stato speso per ogni concessionario? Lasciamo parlare ancora le tragedie, come quelle che già vi sono state? Abbiamo riscattato le calabro-lucane dopo Fiumarella, poi più nulla, e ancora rimane la gestione commissariale. Non intendo assolutamente, sia ben chiaro, riferirmi al commissario delle calabro-lucane, funzionario che io conosco, di alto valore e di notevolissime capacità, il quale ha presentato, credo da qualche mese, forse nell'estate scorsa, una relazione con precise proposte, di cui egli ha avuto la compiacenza di inviarmi una copia, dietro mia richiesta, in questi giorni, del che sentitamente lo ringrazio. Bisognerà esaminare queste proposte, e senza ritardi.

Due casi tra i tanti porterò ad esemplificazione. Del resto il Ministro già li conosce, avendoli io citati anche in sede di Commissione. Qualcuno forse avrà pensato e penserà che questa ripetizione sia noiosa. No: è d'uopo farla anche qui.

Nel 1958 è scaduta la concessione della Parma-Suzzara: che cosa si è fatto? Non si sono ascoltate le richieste delle Provincie, dei Comuni, delle Camere di commercio, delle organizzazioni economiche e sindacali. Senza che nessuno ne sapesse niente, il Ministero ha concesso (vado indietro nel tempo, onorevole Jervolino, è una gestione lontana dalla sua) un contributo di 179 milioni e 516 mila lire — legge n. 1221 — e ha prorogato la concessione di 25 anni, ma non al concessionario di diritto, che era costituito dal consorzio delle Provincie, dei Comuni e delle Camere di commercio, bensì alla società subconcessionaria, che gestisce. Ci siamo trovati di fronte al fatto compiuto, senza averne nessun avviso e senza poter rispondere nulla alle popolazioni che ci interpellavano continuamente.

E si tratta, onorevoli colleghi, di un tronco di capitale importanza per i traffici che dal Brennero devono andare sul versante tirrenico, strozzati qui da un tratto di 45 chilometri circa in concessione; tronco di cui tutti da anni chiedono il passaggio allo Stato. Inutilmente senatori e deputati — compreso chi vi parla, che è quello che vale

meno — da anni presentano ordini del giorno documentati. Si promette uno studio, ma i Ministri cambiano e tutto rimane nel silenzio.

L'anno scorso, mi pare nel mese di marzo, qui in Senato, e successivamente alla Camera, è stata votata e quindi resa esecutiva una legge di finanziamento per il completamento della Bari-Barletta: 600 milioni in aggiunta ai 6 miliardi e 620 milioni già erogati. Popolazione servita: 300 mila abitanti, senza contare i capolinea Bari e Barletta, dell'importanza che noi tutti conosciamo. Verranno altre erogazioni? È prevedibile che verranno poi richiesti contributi integrativi.

Perché non si è voluta esaminare la possibilità di riscatto? Gli impianti fissi erano stati pagati totalmente dallo Stato; il materiale mobile quasi totalmente. Si trattava di un tronco presumibilmente non a scarso rendimento; basta conoscere la zona che serve, la laboriosità di quella popolazione!

Noi siamo intervenuti in Commissione ripetendo le richieste sempre avanzate.

Per le municipalizzate e le provincializzate che cosa si prevede di fare? Il bilancio non dice una parola, niente! Dico niente!

Per i danni di guerra sappiamo come sono state trattate le municipalizzate: le cenerentole! Eppure il *deficit* delle aziende aumenta in modo impressionante ormai: 16 miliardi nel 1960, 100 miliardi nel 1964 (seconde consuntive), 120 miliardi nel 1965. Una previsione facile a farsi: nel 1966 senza alcun dubbio — lo dice anche il Presidente — andremo oltre i 150 miliardi.

Eppure le aziende, in particolare nelle grandi città, non riescono ad assorbire, nelle ore di punta, il trasporto di massa. Influenza sull'aumento progressivo delle difficoltà ha il congestionamento del traffico, dovuto in gran parte ai mezzi individuali motorizzati, i quali, oltre a determinare un progressivo abbassamento del numero dei passeggeri che si servono del mezzo pubblico, determinano una diminuzione della velocità commerciale.

Eloquente è stata la recente riunione in Campidoglio, indetta dall'ANCI. Hanno parlato le città interessate, assillate dal *caos*

che non accenna a diminuire, ma che aumenta rapidamente e spaventosamente. Questa realtà pone a tutti un problema, indilazionabile, di priorità, che potrebbe anche essere di esclusività, del mezzo collettivo pubblico, di creazione e di veto di parcheggi. Che cosa fare per i *deficit*? Aumentare le tariffe? Sarebbe una soluzione, a nostro avviso, negativa, di carattere puramente aziendale e contabile. Il servizio di trasporto pubblico collettivo non può basarsi su una politica di pareggio del bilancio. Ma di ciò parleremo più avanti, trattando delle ferrovie dello Stato. Allora: stare fermi? No. Dobbiamo cercare le condizioni più economiche possibili, ma poi? Deve intervenire lo Stato con aiuti finanziari diretti e indiretti e deve intervenire con un coordinamento che scaturisca da un esame approfondito di tutto il problema dei trasporti, il quale deve tenere fissa la premessa del servizio pubblico gestito nell'interesse di tutti i cittadini. Lo Stato può intervenire con l'esenzione dall'imposta sulla fabbricazione dei carburanti, con l'esenzione dal pagamento della tassa di circolazione, con prezzi speciali per le forniture dell'energia elettrica (questo è uno dei punti principali), con l'esenzione dall'IGE, con agevolazioni nei finanziamenti (cosa che non è mai avvenuta neanche con l'applicazione della n. 1221), con devoluzione di una parte del gettito derivante dall'imposta di fabbricazione sui carburanti.

Lo stesso dicasi delle autolinee: nessun numero e, peggio ancora, nessuna illustrazione per esse nel bilancio. Nei documenti della Commissione è fatto riferimento ad esse soltanto per affermare, come noi affermiamo da tanto, che occorre una nuova disciplina. I ministri ci hanno sempre detto che un disegno di legge era pronto. Esiste veramente, onorevole Jervolino, questo disegno di legge? Dove si trova? Sarà possibile vederlo? Abbiamo sempre affermato che tutte le concessioni debbono essere rivedute e che per base debbono avere una priorità, quella degli enti locali. Questa necessità è ormai sentita dalle popolazioni. La mia provincia ha assunto in gestione diretta alcune linee ed ha chiesto l'assunzio-

ne di altre. Bisogna dare corso a queste richieste ed orientare così le concessioni. Ma occorre anche coordinare la rete servita seguendo le indicazioni degli enti locali, che hanno autorità concreta per conoscere e rappresentare i bisogni e le possibilità della loro zona.

Nella 22ª Conferenza del traffico e della circolazione, tenutasi dal 23 al 25 settembre a Stresa, è stata votata una mozione la quale, tra l'altro, dice che « le soluzioni da adottare siano comunque decise con l'effettiva partecipazione degli enti locali », e sostiene « l'inderogabile necessità, ai fini dello sviluppo del sistema viario dei trasporti, di una legislazione urbanistica che consenta ai pubblici poteri di determinare in modo coordinato », sottolinea la mozione, « ed equilibrato », anche questo sottolineato dalla mozione, « la migliore organizzazione del territorio » (altra parola sottolineata).

Aggiunge inoltre che « è necessario attuare la massima economia, comodità e sicurezza attraverso un coordinato impiego di mezzi di trasporto individuali e collettivi, in stretto rapporto funzionale con la politica di utilizzazione del territorio » (a proposito del *caos* nei movimenti delle città).

E veniamo alle Ferrovie dello Stato. Chiedo scusa all'onorevole Jervolino se sono un po' lungo, ma la cosa mi pare di una certa importanza.

J E R V O L I N O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho sempre da apprendere da lei.

F E R R A R I G I A C O M O. Grazie, signor Ministro.

Abbiamo già detto che le Ferrovie dello Stato hanno un *deficit* di 222 miliardi e 240 milioni che aumenterà senza dubbio in sede consuntiva. Dobbiamo accettarlo così, questo *deficit*, senza preoccuparcene? La nostra risposta è immediata e decisa: no. Dobbiamo cercare di correggere, di sanare e di tendere al pareggio, ma dobbiamo avere consapevolezza chiara della via da seguire e renderci conto dei limiti e degli obiettivi; dobbiamo cioè prendere le mosse dalla particolare fisionomia di ciò che viene configura-

to come servizio pubblico a finalità sociale, per esempio la strada. (È curiosa questa diversa situazione del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro dei trasporti).

Allora l'esame e gli eventuali rimedi assumeranno valori più concreti, più significativi e più efficaci. Credevamo che non si sarebbe più ritornati sul binomio semplicistico e di facilissima applicazione: personale-tariffe. Un timido cenno vi aveva fatto l'egregio relatore del bilancio 1963-64, ma restò senza risonanza. Adesso l'argomento torna alla superficie, e torna anche nei documenti della Commissione. Aumentare le tariffe operai e studenti? No, certamente. Non ci si illuda. L'aumento delle tariffe non può sanare il bilancio nè portare reali miglioramenti, ma determinerà un esodo verso la strada, vale a dire una più facile concorrenza di essa, e creerà dei problemi nuovi, forse impensati oggi. E poi dobbiamo mettere il mezzo a disposizione della grande massa col minimo onere possibile. Bisogna ricavare il maggiore introito dall'aumento dei viaggiatori e delle merci e non dal prezzo aumentato.

Anche nel parere del CNEL (noi troviamo compiacimento nel riportarci ogni tanto ai pareri degli altri) è ammesso l'adeguamento delle tariffe entro limiti tollerabili dall'utenza di massa. Si potranno rivedere ed eventualmente correggere la distribuzione e le disparità non giustificate e non legittime, soprattutto per quanto riguarda le merci, ma nulla più, e deve comunque rimanere ben fermo che la politica tariffaria — e questo noi lo affermiamo forte in questo momento in cui pare che già si pensi, stando a certe notizie dei giornali, a operare in silenzio — deve essere lasciata al Parlamento e alle Assemblee elettive nell'ambito delle rispettive competenze.

Il personale è eccessivo? Perché dobbiamo ritornare su questo argomento che è un'altra cattiva bugia? Teniamo presente sempre che abbiamo avuto una guerra di distruzione le cui cicatrici non sono ancora tutte rimarginate. Teniamo presente la particolare configurazione del Paese, allungata, con catene di montagne per tutta la lunghezza da Nord a Sud, con numerose linee

di valico, con caratteristiche geologiche particolari. Teniamo presente che il personale impiegato non è tuttavia superiore, come numero, a quello degli altri Paesi citati sempre come esempio, compresa l'America, malgrado le facilitazioni che essa ha relativamente a questi impianti.

Abbiamo il più alto indice di utilizzazione del personale che si verifichi nelle reti ferroviarie europee. Nel 1963, onorevoli colleghi, ci veniva precisato ufficialmente il numero delle unità lavorative in servizio, 172.764, e si affermava, lo diceva il relatore, che, per il buon esercizio, ne sarebbero occorse 182.324, e cioè 9.560 ancora, e che sarebbe stato predisposto un disegno di legge per portare un aumento di 3.900 unità alla pianta organica.

Io ebbi un dubbio allora; chiesi spiegazioni al Ministro di allora che mi confermò quello che io oggi affermo.

Che cosa rimane allora di questo riaffiorare di affermazioni senza riscontro obiettivo nella realtà? Si tende a costituire dei bersagli, cercando di creare un'atmosfera di confusione. E in questa atmosfera agiscono indubbiamente grossi interessi privati.

Il bilancio porta in allegato l'elenco e la lunghezza delle linee con scarso traffico (nella tecnica ferroviaria si dice « con coefficiente di esercizio superiore a tre »): chilometri 4.491. I documenti della Commissione parlano della soppressione di chilometri 5 mila (arrotondano), di cui 2 mila subito, nel 1965-66, e 3 mila nei successivi tre anni.

È opportuno che su questo problema dei cosiddetti « rami secchi », che stanno venendo fuori attraverso la stampa in questi giorni, ripetiamo il nostro pensiero preciso. Pur sapendo che abbiamo, in rapporto alla superficie, la densità più bassa dell'Europa occidentale, noi non siamo *a priori* e comunque contrari.

Tagliamo, se ciò è necessario e utile. Sì, tagliamo. Ci rendiamo conto della realtà concreta dei mezzi su strada e dell'impetuosità della loro diffusione. Ma poniamo condizioni precise, riassunte in questi punti, che il Ministro senza dubbio conosce, che a suo tempo potremo poi illustrare meglio

e che nel 1963, e anche prima io ebbi l'onore di enunciare facendomi portavoce di conclusioni dei congressi dei ferrovieri e degli autoferrotranvieri: dimostrazione obiettiva della possibilità di sostituzione con autoservizi merci e viaggiatori; che una rete stradale assicuri il collegamento non solo delle zone allacciate dalla ferrovia, ma anche di queste con la rete stradale principale; che la gestione degli autoservizi sostitutivi sia assunta dallo Stato (Amministrazione ferroviaria) o dalle amministrazioni locali interessate, eventualmente consorziate; che gli autoservizi sostitutivi coprano il settore viaggiatori e il settore merci; che siano mantenute, e possibilmente migliorate, le condizioni e le tariffe praticate dalla ferrovia da sostituire; che la delibrazione — questo è il punto conclusivo più importante — di soppressione e di sostituzione sia riportata alla responsabilità del Parlamento, sentiti gli enti locali interessati, i Comuni, le Province e le Regioni. Non bisogna mai dimenticare, per decidere con saggezza, che le linee a scarso traffico sono sempre quelle delle zone povere e più depresse (non certamente quelle della mia regione, che non ha zone in queste condizioni) e costituiscono per esse l'unico mezzo di incentivazione all'attività produttiva.

Diceva anni fa l'onorevole Mattarella, quando era Ministro al suo posto, onorevole Jervolino (e forse pensava alla Sicilia allora): « Utile infrastruttura per il futuro sviluppo delle località servite ». Ebbene, io direi « utile e necessaria ». Non dimentichiamo che i trasporti vanno non soltanto dove sono richiesti dalle condizioni di sviluppo esistenti, ma anche dove tali condizioni si devono creare e che tronchi giudicati passivi un tempo — potrei citarne alcuni — oggi non lo sono più. Quindi, esame molto prudente e proiettato in avanti, che il servizio ferroviario ha funzione altamente sociale.

Quanto è stato detto sui rami secchi per le Ferrovie dello Stato vale anche per tutte le concesse. Che cosa fare allora per risanare il bilancio e tendere al pareggio? È una domanda che ci rivolgiamo tutti da ven-

t'anni. Dirò che è necessario migliorare e potenziare tutti gli impianti fissi e il materiale mobile, adottando tutti i perfezionamenti della tecnica, sviluppando il più possibile la trazione elettrica e gli apparecchi meccanici ed automatici nelle stazioni e fuori delle stazioni, snellire le pratiche di ufficio con adeguati decentramenti. Bisogna arrivare a dare maggiore velocità e più *comfort* ai treni. In Francia, nel Belgio, in Giappone abbiamo dei treni che camminano alla velocità di 200 chilometri orari. Tutti abbiamo provato il disagio dei viaggi sulla linea adriatica, sulle linee a sud di Roma e sulle trasversali; abbiamo, sì, migliorato i treni per gli abitanti, ma gli altri? Non parliamo dei cosiddetti treni operai che si trovano ormai in condizioni intollerabili. Bisogna risolvere il problema dei trasporti di massa in vicinanza dei grandi centri e, particolarmente, dei centri industriali. Bisogna anticipare e potenziare il piano quinquennale, passando in esso, almeno, anche i 700 miliardi del secondo periodo, il quale a sua volta dovrà avere disponibilità maggiore di quella fissata oggi, tenendo presente che occorre cercare, stabilendo dei ponderati confronti, non tanto il minor costo di impianto quanto il minor costo di esercizio.

Lo stesso allegato al bilancio precisa, onorevoli colleghi, che occorrono 170 miliardi, di cui 50 nel settore del materiale rotabile e 120 nel settore degli impianti fissi, per sopperire ai rincari di mercato, ossia all'aumento dei prezzi, e parla della situazione di crisi in cui versa l'industria nazionale costruttrice di materiale rotabile a causa dell'insufficienza — questo è un punto sul quale richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro — di commesse, mentre le ferrovie hanno urgente bisogno di eliminare vecchie carrozze a cassa di legno e carri merci di antica costruzione. Unico regolatore limitativo dovrebbe essere qui rappresentato dai tempi tecnici dati dalla potenzialità dell'industria, la quale però potrebbe e dovrebbe essere convenientemente sollecitata.

L'argomento è chiaramente e fortemente espresso nel documento posto a base delle discussioni della Commissione presieduta

dall'onorevole Nenni, (precisamente nel capitolo 4 «riclassamento della rete», n. 2, paragrafi 1°, 2°, 3°, 4°) che ognuno di noi deve ponderare anche per l'evidente riferimento al Tesoro.

A questo punto desidereremmo, onorevole Ministro, conoscere lo stato di avanzamento, alla data di oggi, dei lavori e delle forniture. Preciso: opere compiute e forniture espletate, non opere e forniture aggiudicate. Pare — io lo deduco dalla lettura dei documenti che ho citato — che le assegnazioni alle industrie del Mezzogiorno abbiano dimostrato un'insufficienza di assorbimento, mentre le industrie del settentrione si sono impegnate in misura limitata (non voglio mancare di riguardo alle leggi a beneficio del Mezzogiorno, delle quali sono stato e sono sostenitore). Bisognerebbe non rallentare però di fronte a questi intoppi, assicurando magari provvedimenti di compensazione adeguati. Ogni ritardo è pregiudizievole, soprattutto per la inazione, diciamo, che si è avuta dal 1948 al 1962. In quel periodo ai Trasporti non c'ero io e non c'era lei, onorevole Ministro, quindi posso parlarne. Dal 1945 al 1948 tutti gli sforzi dovevano essere rivolti alla ricostruzione; tuttavia abbiamo qualche rammarico (dico abbiamo, quindi anche io ho qualche rammarico) derivato, direi, da un eccesso di prudenza. Ma dopo il 1962 occorreva correre con un preciso programma.

Corre voce, signor Ministro — e qui desidererei che fossimo tranquillizzati — che il bilancio di previsione, come ci viene presentato oggi, portato all'esame del Consiglio di amministrazione non abbia ottenuto parere favorevole dalla maggioranza del Consiglio. Molte le ragioni, si dice, ma la principale, la determinante sarebbe il taglio eccessivo, non accettabile, sulla manutenzione e sul rinnovamento.

Recentemente, in seguito alle dimissioni del dottor Renzetti, è stato nominato direttore generale l'ingegner Fienga. Io sono lietissimo, onorevole Ministro, della scelta, perchè conosco le doti di altissimo livello dell'ingegner Fienga: è cresciuto, si può dire, in mezzo ai binari, ed ha una preparazione validissima, veramente validissima,

non soltanto tecnica ma anche psicologica, e questa è una gran cosa per un funzionario in un esercizio come le ferrovie. A lui invio da questi banchi un cordiale saluto augurale, che vuole avere significato di cordiale fiducia e vuole essere esteso, attraverso lui, a tutto il personale.

Abbiamo in corso di esecuzione il piano quinquennale e in preparazione il successivo: ciò ha costituito e costituisce, onorevoli colleghi, per i tecnici e per gli esecutori, e di riflesso per tutti i settori, anche amministrativi, una intensità di lavoro di mole gigantesca, che assume particolare rilievo per il fatto che sullo stesso personale grava l'attività ordinaria, di per sé già pesante e piena di responsabilità.

Non basta progettare e fare, ma bisogna progettare e far bene, benissimo, perchè investiamo ricchezze della collettività e perchè con i treni circolano le persone. Ma che cosa mettiamo loro dinanzi oggi? Ecco un punto doloroso: sorgono interrogativi gravi sui finanziamenti e sulla tempestività di essi e, conseguentemente, sulla possibilità di coordinare gli interventi tecnici. Consegnamo alla loro cura — mi addolora dirlo — una rete carriata da una insufficiente manutenzione nei riguardi degli impianti vecchi, ma anche nei riguardi degli impianti nuovi. Il nuovo non si può sovrapporre ed unirsi al vecchio non mantenuto in efficienza: e il piano, di conseguenza, deve muoversi primariamente in direzione di quanto si doveva fare e non è stato fatto. Leggiamo con un po' di penetrazione l'allegato al bilancio e il documento base della Commissione.

Di qui, onorevoli colleghi, ansie di tutti, tempo perduto, miliardi trasferiti fuori dal piano. Il Tesoro tuttavia sempre sordo. Gli stanziamenti per la manutenzione ed i rinnovamenti, espressi in cifre già insufficienti nelle impostazioni, hanno subito sempre tagli inammissibili, ed oggi ne sentiamo le conseguenze pesanti e gravi. Inutilmente abbiamo battuto il chiodo. Noi eravamo pienamente consapevoli di quanto avveniva ed abbiamo sempre posto il dito sulla dolente piaga. Da noi sono stati insistentemente sollecitati a parlare anche i ministri: non siamo stati soltanto noi dell'opposizione, cosiddetta inesorabile.

Il 7 giugno 1950 il ministro d'Aragona, che era il più mite — scusate, non gli manco di riguardo, perchè sono stato fin da ragazzo un suo ammiratore e veramente a lui affezionato — tra tutti, nel discutere, diceva alla Camera, dove io andai ad ascoltarlo, perchè avevo provocato qui la questione: « La situazione dell'armamento delle linee, soprattutto quelle principali, è quanto mai preoccupante ». Inoltre: « Si è imposta — sono sue parole, tratte dal resoconto stenografico — la necessità di ridurre sensibilmente la velocità dei convogli, con aggravamento del costo di esercizio, il quale si ripercuote sul disavanzo della parte ordinaria del bilancio ». Questo perchè doveva pur motivare il *deficit* di allora, che non è certo confrontabile con quello di oggi.

E ancora: « Se non si provvede sollecitamente al rinnovamento dell'armamento, si giungerà... »; e più avanti: « Grave situazione del materiale rotabile e particolarmente delle carrozze, dei bagagliai, dei postali e dei mezzi leggeri (automotrici) ». E poi: « Se non si provvede sollecitamente al ripristino dei rotabili danneggiati, si addiverrà inevitabilmente ad un progressivo e celere declassamento e a una conseguente riduzione sensibile dei servizi ». Questo diceva nel 1950 l'onorevole ministro d'Aragona.

E così che si attua la manutenzione e che ci si orienta per applicare il piano?

Non mantenere vuol dire perdere, vuol dire investire denaro senza corrispettivo. Si vede che nel braccio di ferro ha vinto sempre il Tesoro. Non è colpa sua, onorevole Jervolino, non è colpa del Ministro dei trasporti! Il guaio è che a perdere non è il Ministro dei trasporti, in questo caso il mio carissimo amico Jervolino, ma l'economia e la sicurezza del Paese. E a proposito di sicurezza vorrei chiedere al Ministro come procede l'abolizione dei passaggi a livello, almeno secondo il programma del piano quinquennale.

Anche in quest'anno le vittime non sono mancate, purtroppo, e ci dicono imperiosamente che occorre chiudere la partita per sempre.

Bisogna liberare l'Azienda — altro punto — dagli oneri che non le spettano, i cosiddetti oneri extra aziendali, e passarli a

carico delle amministrazioni interessate e del Tesoro. Dal 1957 essi sono stati considerati in parte, anche con un progressivo aumento, ma molti e molto pesanti restano ancora: decine, decine e decine di miliardi! Bisogna arrivare a un bilancio di verità! È un argomento che deve superare tutte le incertezze.

Un preciso richiamo è fatto nel documento conclusivo della Sottocommissione presieduta dall'onorevole Mannironi; non posso citare la pagina, il capitolo, ma è trovabile facilmente. Bisogna ascoltare con obiettiva attenzione il personale e dare ad esso la soddisfazione cui ha diritto.

Non è questa l'ultima preoccupazione, anche se da me citata in fondo; intendo così darle maggior rilievo.

Non si può tenere un'azienda come quella ferroviaria in agitazione permanente; il personale costituisce la ruota più importante e più delicata, la ruota intelligente dell'ingranaggio.

Bisogna che abbia la percezione precisa di essere partecipe, cosciente ed apprezzato, con le sue responsabilità, sempre pesanti, della bontà e della utilità del congegno. Non bastano gli elogi verbali e le promesse esclamative; occorrono dimostrazioni concrete che corrispondano alla realtà dei disagi, dei sacrifici e delle responsabilità. Invece si arriva (stranezza inaudita, oggi, in periodo di libertà sindacali e di battaglie civili del lavoro!) alla denuncia all'Autorità giudiziaria e alla messa in stato di accusa.

Ma tutto quanto ho detto sarà efficace se sarà risolto il problema di fondo (e questa è la parte che interessa quello che si dovrà fare), il coordinamento di tutti i trasporti, persone e cose, con l'elaborazione di un piano nazionale dei trasporti e delle vie di comunicazione (rotaia, strada, acqua, aria), ampliando l'area di competenza del Ministro dei trasporti — insisto su questo punto — al quale dovrebbero passare anche competenze oggi riferite ai lavori pubblici ed alla marina mercantile e forse anche all'industria e commercio. In altri termini la riforma dell'Azienda avrà logicità, consistenza ed efficacia se fatta insieme col coordinamento di tutti i trasporti, un coordinamento che porti ad una radicale riorganiz-

zazione, tolta dall'influenza del profitto e basata sulla esistenza delle Regioni. Tale riorganizzazione non deve, come pare si intenda dai documenti della Commissione, restringere il carattere pubblico e sociale dell'Azienda e dare ad essa, con la giustificazione di maggiore autonomia, uno schema di impresa industriale avulsa dal Parlamento. Infatti le imprese industriali hanno come base e guida l'elemento costo: noi invece dobbiamo avere l'elemento servizio. Il Parlamento deve discutere sempre il bilancio e decidere sui piani, sulla politica degli investimenti e su quella tariffaria. Soltanto così si arriverà a non parlare più di concorrenza, ma soltanto di integrazione. E gli investimenti, compresi quelli dell'aviazione e dei porti, assumeranno efficacia piena col riconoscimento del carattere e della funzione pubblica. In dettaglio e con maggiori precisazioni ne discuteremo quando sarà presentato, dall'onorevole Ministro, il progetto di riforma, il quale dovrà passare attraverso l'elaborazione del Parlamento e delle Assemblee elettive regionali e locali, nell'ambito delle rispettive competenze. Così si potrà avere una visione veramente unitaria. La scelta e la decisione sui trasporti non possono essere lasciate al giudizio di convenienza di gruppi privati, agenti sotto la spinta del loro profitto, ma alla collettività espressa nelle sue legittime, democratiche rappresentanze. Queste avranno sempre presente la priorità del mezzo e del servizio pubblico.

Debbo ricordare con brevissimi cenni e con specifico riferimento il posto di alta importanza della navigazione interna, in particolare nella pianura padana e l'urgenza di completare l'alveo di magra del Po ed i canali Milano-Cremona-Po e Padova-Venezia (questo è forse argomento che il collega Gaiani ha già svolto in sede di bilancio dei Lavori pubblici), e di costruire i ponti in muratura in sostituzione dei ponti in barche. Noi abbiamo già cominciato a prendere l'iniziativa; Parma e Cremona hanno speso, senza nessun intervento dello Stato, oltre un miliardo sei o sette anni fa. È facile immaginare il conseguente sviluppo industriale della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia. Si faccia il Ministero dei tra-

sporti stimolatore insistente delle opere, prepari uomini e organismi. Le opere devono essere fatte dai Lavori pubblici, ma il Ministro dei trasporti può farsi sollecitatore. Evitiamo le sorprese e i ritardi. È soprattutto l'attenzione che bisogna tener viva. Evitiamo pretese personali e di gruppi. Purtroppo forse abbiamo già perduto molto tempo, anche sotto questo riguardo.

Come sono venuto dicendo, si deve inquadrare, a nostro avviso, il bilancio delle Ferrovie per tendere al pareggio. Ma se non arriviamo al pareggio? Ho già detto altre volte e lo ripeto con forza: non creiamoci un mito. Non dobbiamo considerare il bilancio delle Ferrovie come un elaborato ragionieristico e puramente industriale. Le ferrovie sono un servizio sociale come la strada. Vorrei che il Ministro dei trasporti si sentisse sulla stessa, identica poltrona del Ministro dei lavori pubblici. Le ferrovie portano progresso e ricchezza, anche se le entrate non raggiungono la quota del pareggio, attraverso altri canali. Noi risentiremo i benefici e ne valuteremo l'importanza.

D'altra parte per i trasporti, in particolare di persone, come per tutti i servizi pubblici, è naturale e logico che il costo sociale sia sopportato dalla collettività, restando ferma — si capisce — l'esigenza della gestione socialmente più economica possibile. I documenti della Commissione lasciano capire, come ho già detto, l'intenzione di ridimensionamento con orientamenti verso gestioni a carattere privatistico. Si accenna, per esempio, ad aumenti delle assuntorie e degli appalti di esercizio, strutture ibride e strane, e da eliminare, anche se chi in esse agisce merita un alto elogio. Ho sempre elogiato gli assuntori, ma depreco le assuntorie.

I discorsi tenuti quando le ferrovie furono riscattate e passarono allo Stato, quale insegnamento costituiscono per noi? Teniamoli presente. Eravamo all'epoca di Giolitti, eppure si dissero delle cose allora che noi oggi non abbiamo forse il coraggio di dire. Teniamoli presenti oggi e quando discuteremo il progetto di riforma.

Ho cercato, signor Presidente, facendo forza a me stesso, di essere sintetico, evitan-

do l'elencazione di numeri, di specchi e di episodi e tenendomi sulle posizioni principali. Forse ho oltrepassato il tempo concesso, e le chiedo scusa, come la chiedo all'onorevole Jervolino. Ho ripetuto cose già dette e anche già ripetute più di una volta. Perché, mi domando, non insistere, se la bontà non si è ancora fatta strada e la si considera ancora soltanto una opinione? Mi rassereno del peccato compiuto, onorevole Jervolino, convinto che i trasporti costituiscono un argomento di primaria importanza, oggi non più dilazionabile: bisogna concludere.

Grazie, signor Presidente. (*Applausi dalla estrema sinistra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E . Non vi sono altri iscritti a parlare sugli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Ha pertanto facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di pronunciare il mio discorso — che sarà estremamente breve, anche per l'ora tarda, dolente di non poter rispondere ai molti quesiti che in modo particolare il senatore Ferrari mi ha rivolto — desidero ringraziare vivamente il senatore Ferrari per l'apprezzamento lusinghiero che egli ha fatto del nuovo Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, ingegner Fienga, e associarmi di tutto cuore agli elogi fatti ed al saluto che gli ha inviato, elogi e saluto che io rivolgo anche a tutti quanti i collaboratori del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Sentimenti di viva considerazione esprimo ai componenti della Commissione presieduta con oculatezza e fine tatto dal senatore Garlato al quale esprimo la mia riconoscenza, che estendo al relatore senatore Giancane per il suo lavoro paziente, diligente, apprezzato (anche se in qualche punto non mi trova concorde) nonchè a quanti sono intervenuti nella discussione.

Ringrazio in modo particolare gli oratori che hanno parlato questa sera e particolarmente il senatore Massobrio, al quale voglio

dare assicurazione che i problemi prospettati saranno attentamente studiati, nonchè il senatore Ferrari per il suo discorso poderoso, appassionato, importante, che ha, però, senatore Ferrari, un solo difetto, quello di averle fatto dimenticare (lei è stato due volte Ministro dei trasporti) le gravi difficoltà che insieme incontrammo quando io, da Sottosegretario di Stato, collaboravo con lei negli anni 1946 e 1947: difficoltà che, con un crescendo pauroso, aumentano di anno in anno.

Nell'ampia e serena discussione svoltasi in Commissione il senatore Lombardi mi sollecitò a riferire, sia pure brevemente, sulla politica dei trasporti nel Mercato comune.

Pertanto, prima di intrattenermi sui problemi delle ferrovie, in generale con riferimento al nostro Paese, ritengo doveroso precisare le linee di fondo della politica del Mercato comune europeo e vedere se esse possono fornirci una sicura indicazione per avviare a soluzione tali problemi.

Premetto che in nessun articolo del trattato di Roma sono indicate le linee generali sulle quali impostare la politica dei trasporti: esse, però, si possono desumere considerando con particolare attenzione il contenuto del titolo speciale che lo stesso trattato ha destinato ai trasporti. Negli articoli 3 e 74 si prevede una politica comune dei trasporti con una enunciazione di principio. Inoltre, nello stesso trattato sono stabilite le norme di carattere procedurale.

La profonda diversità di regime esistente nei sei Paesi della Comunità circa la struttura e l'ordinamento dei trasporti ha reso difficili le lunghe e laboriose trattative per l'elaborazione delle misure da prendere per l'attuazione di una politica comune. Nei recenti Consigli dei ministri della Comunità, dedicati ai problemi dei trasporti, sono stati approvati i principi che debbono, almeno in una prima fase a carattere sperimentale, regolare i trasporti stradali con l'instaurazione di un contingente di autorizzazioni comunitarie, contingente che dovrebbe fornire una utile esperienza per ulteriori misure atte ad assicurare un adeguato sistema di trasporti stradali alle esigenze economiche della comunità.

Il Consiglio dei ministri dei trasporti della CEE, parallelamente a questo provvedimento, ha approvato i principi concernenti l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza per quanto riguarda alcuni problemi fiscali e sociali e gli interventi degli Stati. È stato possibile, inoltre, raggiungere un accordo sui principi cui deve ispirarsi il regime tariffario, da adottarsi gradualmente per i trasporti infracomunitari e per quelli nazionali.

In tale quadro ha trovato collocazione anche il problema del costo delle infrastrutture, quale elemento da tenere presente per la politica tariffaria e fiscale dei trasporti stessi. Si tratta di un problema particolarmente complesso sia per i suoi aspetti tecnici che per i suoi riflessi politici.

Il Consiglio dei ministri della CEE di fronte a tali difficoltà ha deciso intanto di far raccogliere gli elementi utili per una più profonda cognizione dei termini concreti del problema stesso ed ha rinviato ad un secondo momento ogni decisione circa il metodo da seguire per la determinazione del costo complessivo delle infrastrutture, nonchè sui criteri da adottare per una eventuale imputazione dei costi stessi.

Su questi argomenti la Commissione della Comunità economica europea dovrà presentare al Consiglio dei ministri le sue proposte, che saranno esaminate preventivamente dal Comitato economico e sociale e dal Parlamento europeo. Tali proposte saranno poi discusse dal Consiglio dei ministri prima di adottare le definitive determinazioni.

È ovvio che l'Italia, prima di assumere degli impegni, esaminerà con la massima attenzione le soluzioni proposte, al fine di evitare che possano derivare riflessi negativi sulla nostra economia.

Passo brevemente a parlare delle Ferrovie dello Stato. Il bilancio di previsione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per il 1966 presenta un disavanzo complessivo di 222 miliardi e 200 milioni da coprire con prestiti a lunga scadenza e da estinguere con annualità a carico dell'Azienda: la differenza in più, rispetto alle previsioni originarie del 1965, è di 131 miliardi e 300 milioni. Poichè, peraltro, l'originaria previsione

del disavanzo del 1965 (90 miliardi e 900 milioni) è stata in pratica superata per circostanze via via manifestatesi (secondo variazioni in corso di esame da parte del Tesoro) il maggior disavanzo dell'esercizio 1966 rispetto al disavanzo aggiornato del 1965 ammonta, in effetti, a 46 miliardi e 300 milioni.

Tra le minori entrate che concorrono ad aumentare il disavanzo per il 1966 le più notevoli riguardano quella di cui alla previsione di minori introiti del traffico per miliardi 24 (infatti si passa da 412 miliardi del 1965 a 388 miliardi del 1966) e quella di cui al minor importo dei rimborsi del Tesoro per alcuni degli oneri extraziendali (si passa da 60 miliardi e 900 milioni a 29 miliardi e 600 milioni). Occorre tenere presente che la legge su tali rimborsi avrà termine con il 30 giugno 1966 e bisognerà quindi preparare il nuovo disegno di legge dal 1° luglio 1966 al 31 dicembre dello stesso anno.

Comunque, considerando che secondo gli accordi già intervenuti, il Tesoro completerà il rimborso degli oneri extraziendali per l'ulteriore somma di 29 miliardi e 600 milioni, il disavanzo vero e proprio scenderà a 192 miliardi e 700 milioni.

Inoltre, tenendo conto degli altri contributi (rate di ammortamento dei prestiti per la ricostruzione; annualità in conto-capitale dei mutui per investimenti patrimoniali; contributi per il fondo pensione) l'onere che grava sul Tesoro per le Ferrovie dello Stato per il 1966 ammonta a 183 miliardi e 300 milioni, cioè a 8 miliardi e 700 milioni in più rispetto all'esercizio 1965.

Tra le maggiori spese, notevoli sono quelle dovute per il personale per 67 miliardi e 200 milioni in più (infatti si passa dai 346 miliardi del 1965 a 413 miliardi e 300 milioni nel 1966 per effetto del conglobamento nonché di altre provvidenze) e quelle dovute all'incremento degli interessi passivi che passano dai 32 miliardi del 1965 a 46 miliardi e 600 milioni nel 1966.

Quali prospettive esistono perchè le previsioni si realizzino? Gli stanziamenti di spese risultano, in linea di massima, adeguati alle effettive esigenze dell'esercizio finanziario. Le entrate nel complesso dovrebbe-

ro realizzarsi integralmente: qualche perplessità tuttavia è da manifestarsi per l'integrale realizzazione dei prodotti del traffico. Ma è da notare a questo proposito, senatore Ferrari, che esistono sintomi di attenuazione nella flessione dei prodotti che lasciano sperare in una prossima inversione di tendenza nell'andamento del traffico.

È noto che nel corso del 1964 l'andamento del traffico ha subito una brusca flessione. Dopo aver raggiunto un minimo nel luglio di quell'anno esso è andato lentamente risalendo. Il traffico merci sembra ora stabilizzato intorno al 95 per cento circa di quello massimo raggiunto nel 1963. Continuando tale situazione fino al dicembre 1965, il traffico merci dovrebbe superare del 5 per cento quello del 1964. Per il 1966, tenuto conto che l'andamento del traffico merci riflette l'andamento della produzione nazionale, esso, continuando la lenta ripresa della situazione economica, potrebbe raggiungere i valori medi raggiunti negli anni dal 1960 al 1962, cioè di 15,5 miliardi di tonnellate-chilometro.

L'andamento del traffico viaggiatori desta invece maggiori preoccupazioni, essendo la flessione registrata nel 1964 e nei primi mesi del 1965 la più grave fra quelle registrate negli ultimi 15 anni.

Non si può non mettere in relazione questa flessione di traffico sia con l'eccezionale sviluppo della motorizzazione privata in questo ultimo periodo, sia con l'apertura al traffico delle nuove autostrade, sia inoltre con la flessione dei consumi registrata nel mercato interno dopo l'eccezionale *boom* del 1963.

Tutto considerato, contando sul recupero del traffico perduto, si spera che nel 1966 possa aversi una ripresa che riporti il traffico viaggiatori sul livello dei 28-29 miliardi di viaggiatori-chilometri, cioè al livello del 1962.

Onorevole Ferrari, per quanto riguarda il piano decennale devo comunicarle che al 30 giugno 1965, per l'attuazione della prima fase del piano decennale di potenziamento (800 miliardi, come lei ha più volte ricordato) sono stati approvati progetti per l'importo di 651 miliardi e 508 milioni. Le opere e le forniture appaltate hanno raggiunto,

alla stessa data, l'importo complessivo di 315 miliardi, mentre le opere eseguite e le forniture espletate hanno raggiunto, sempre alla data del 30 giugno 1965, l'importo di 240 miliardi, di cui 129 per gli impianti fissi e 111 miliardi per il parco rotabile.

Negli ultimi mesi, comunque, l'andamento dei lavori e delle forniture ha assunto un ritmo più soddisfacente che consente di prevedere che, alla fine di quest'anno, le opere eseguite e le forniture espletate raggiungeranno i 350 o 360 miliardi.

Naturalmente, per l'ordinato sviluppo del piano è da augurarsi che non insorgano altre difficoltà nel mercato edilizio ed è soprattutto necessario che sia assicurata la regolare e tempestiva emissione dei prestiti obbligazionari a copertura degli impegni di spesa che si vanno assumendo in conto del fondo degli 800 miliardi.

Infine, per non provocare soluzioni di continuità nell'attuazione del piano decennale — la cui fase prima, per 800 miliardi, scade nel giugno 1967 — ho predisposto un disegno di legge, già inviato al Tesoro per l'adesione, con il quale chiedo l'autorizzazione per il finanziamento della seconda fase del piano decennale per 700 miliardi.

Il senatore Massobrio in Commissione e il senatore Ferrari questa sera hanno chiesto notizie sulla riforma dell'Azienda e sui problemi del personale. Al riguardo debbo dire che fin dal 18 giugno 1965 — 45 giorni dopo aver avuto gli atti della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni — ho predisposto un disegno di legge, che ho inviato a tutti i Ministri concertanti, in conformità ai principi espressi dalla Commissione: principi che recano un nuovo orientamento dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Il senatore Lombardi in Commissione ha chiesto di conoscere i criteri ai quali si ispira la riforma dell'Azienda. I principi sono i seguenti: accentuazione dell'autonomia di gestione mediante la trasformazione dell'Azienda in ente pubblico sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti; attribuzione agli organi dell'ente di notevoli poteri di gestione, di amministrazione e di organizzazione generale; maggiore economicità dei servizi; più adeguata struttura del rappor-

to di lavoro dei dipendenti al fine di aumentare la produttività attribuendo alla legge la disciplina degli aspetti fondamentali del rapporto di impiego, mentre gli aspetti secondari saranno attribuiti alla potestà normativa dell'Azienda mediante accordi con le organizzazioni sindacali del personale; soppressione di un certo quantitativo di linee antieconomiche (senatore Ferrari, il 1965 ormai è trascorso senza aver potuto sopprimere neppure un chilometro delle linee del tutto passive ed io vorrei essere veramente sicuro di poter riuscire, naturalmente con tutte le garanzie che lei giustamente ha messo in evidenza, a sopprimere nell'anno 1966 non dico migliaia di chilometri, ma alcune centinaia di chilometri di quelle linee); una nuova struttura tariffaria, che tenga maggiormente conto del costo del trasporto.

Il disegno di legge, inoltre, prevede anche un nuovo ordinamento del Ministero, sulla base di una nuova Direzione generale, onorevole Ferrari, del coordinamento dei trasporti e del Consiglio superiore dei trasporti; strumenti questi mediante i quali potranno essere approfonditi gli aspetti del coordinamento, tra cui quelli relativi all'auspicata istituzione del Fondo nazionale dei trasporti.

Per quanto riguarda la motorizzazione civile dirò che la sfera delle attribuzioni dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è veramente vastissima: attività tecnica e attività amministrativa, attività di vigilanza, di concessione, di studio, di sperimentazione; dal settore della motorizzazione più propriamente detto a quello delle tranvie e ferrovie concesse; dalla navigazione interna ai trasporti funiviari, ai trasporti di merci su strada, alle autolinee.

Non è certo possibile trattare compiutamente di tutti questi settori. Mi limiterò a qualche cenno, soffermandomi sugli aspetti che più possono interessare.

I servizi ferrotranviari in concessione costituiscono per lo Stato un onere piuttosto sensibile. Il bilancio del 1966, soltanto per le sovvenzioni ordinarie di esercizio, comprese peraltro le funivie e la navigazione interna, prevede, al capitolo 1253, una spesa di 18 miliardi e 500 milioni; per sussidi

integrativi, al capitolo 1255, stanzia 5 miliardi e 775 milioni. Nove miliardi, poi, sono destinati alle spese di esercizio delle gestioni dirette a cura dello Stato, sia di ferrovie che di servizi lacuali.

La situazione economica delle aziende ferrotranviarie — è stato messo in evidenza nel discorso del senatore Ferrari — va peggiorando di anno in anno, per molteplici cause che vanno dal diffondersi del mezzo di trasporto privato agli aumenti dei costi dei materiali e dei consumi, dalle accresciute retribuzioni del personale (triplicate in dieci anni) ad altre cause contingenti e particolari.

È chiaro che lo Stato, finchè queste aziende esistono e svolgono una funzione utile, deve intervenire per fare fronte alle loro reali esigenze, nel pubblico interesse. Ma è anche chiaro che dovrà porsi il problema, senatore Ferrari, se e fino a quando e quali delle singole ferrovie e tranvie potranno continuare ad offrire utili servizi che non costino alla collettività in misura maggiore appunto dell'utilità offerta e che non siano, quindi, da sostituire con altre forme o altri servizi di trasporto più economici, più moderni, più aderenti alle esigenze del pubblico.

Un settore che, invece, è sempre stato autosufficiente è quello delle autolinee per trasporti di persone, che non ha mai gravato sul bilancio dello Stato, mentre le imprese hanno sempre utilizzato buona parte dei loro utili per il miglioramento ed il potenziamento aziendale. Senonchè anche questo settore, da qualche anno, è entrato in una fase recessiva di sensibile entità, che si è andata ulteriormente aggravando negli ultimi tempi, con un calo di attività valutabile intorno al 15 per cento.

Le cause della recessione non sono da ricercare in difetti del sistema ma in eventi estranei connessi alla situazione economica generale, i quali hanno provocato un vero e proprio capovolgimento del rapporto tra costi e ricavi. La lievitazione dei costi è imputabile sostanzialmente alle medesime cause accennate sopra per le aziende ferrotranviarie: aumenti salariali, aumenti degli oneri previdenziali, incremento dei prezzi

dei materiali, aumento della pressione fiscale.

La diminuzione dei ricavi deriva, oltre che dalla motorizzazione privata, dalle emigrazioni interne che specie nel Sud hanno quasi svuotato alcuni bacini di traffico, nonché dalla concentrazione delle popolazioni entro ed intorno ai centri urbani (di questo problema, senatore Ferrari, ce ne siamo interessati, come lei ha ricordato, nell'ultimo Congresso tenuto a Roma al Campidoglio, durante il quale ho fatto anche un discorso che è stato giudicato molto preciso e molto concreto) con diminuzione del traffico extra urbano. Notevole aumento di disturbo è dato poi dai servizi abusivi per i quali non ancora è stato approvato il tanto atteso disegno di legge.

Da ciò una tendenza, da parte delle aziende, al dimensionamento dei servizi. L'Amministrazione, nel consentire tali dimensionamenti, quando si tratti di servizi veramente deficitari si preoccupa, comunque, che nessun pregiudizio derivi all'interesse generale.

Opportunamente il piano quinquennale di sviluppo economico ha previsto, tra l'altro, venti miliardi di lire (quattro all'anno) per il settore delle autolinee. Occorrerà, tuttavia, predisporre lo strumento legislativo per l'erogazione di detti fondi, poichè la legge attuale che disciplina le autolinee (legge 29 settembre 1939, n. 1822) prevede sovvenzioni entro i limiti di lire 600 e 800 al chilometro per ogni anno.

Nel settore della motorizzazione, considerato il costante aumento dei veicoli circolanti, si pone in termini sempre più perentori la necessità di ricerca e di raggiungimento dei mezzi e delle provvidenze intese a prevenire e a ridurre al massimo le cause degli incidenti stradali.

A questo fine tende, nell'ambito della propria competenza, l'Ispettorato della motorizzazione civile con l'attività nel settore della preparazione dei conducenti, con una assidua opera di vigilanza e di regolamentazione delle scuole-guida, con una sempre maggiore ocularità e severità negli esami per conseguire le patenti, con una attiva opera di propaganda e di educazione.

Di particolare rilievo è l'attività dello Ispettorato anche sotto il profilo della sperimentazione e dello studio per quanto riguarda i controlli tecnici degli autoveicoli e delle parti di essi. A tale proposito sono in corso di potenziamento e di riorganizzazione « Reparti automobilistici sperimentali ». Esiste un « Centro sperimentale di fonometria » dotato di attrezzature di precisione. È in corso di studio la costituzione, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, di un « Centro sperimentale per la sicurezza stradale » dotato di pista per prove su strada, di edifici per prove di laboratorio, di attrezzature tecniche complete. L'Ispettorato segue con particolare attenzione il settore dell'autotrasporto di merci, di determinante importanza per l'economia del Paese quando si consideri che il parco circolante ha una potenzialità di trasporto di circa 23 milioni di quintali riferiti, peraltro, complessivamente sia ai trasporti per conto terzi che ai trasporti per conto proprio.

La legge che regola la materia (legge 20 giugno 1939, n. 1349), malgrado gli adattamenti non si presenta più del tutto rispondente alle esigenze. Occorrerà rivederla, ma le soluzioni del caso dovranno essere adottate in collegamento ed in conformità con la politica dei trasporti che sarà determinata in sede di Comunità economica europea.

Inoltre, sul piano interno, di particolare ausilio potrà riuscire il Consiglio superiore dei trasporti che, come ho già accennato, forma oggetto di un disegno di legge in fase di concerto.

Desidero informare il Senato, sia pure brevemente, dei problemi dell'aviazione civile. Con il passaggio dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti, disposto con la legge 30 gennaio 1963, n. 141, il problema del trasporto aereo si è inserito nel quadro generale dei trasporti. Appunto per questo esso è stato studiato in tutte le sue esigenze e connessioni con le altre forme di trasporto, sia quello ferroviario che stradale.

Questo problema, studiato e seguito attentamente dagli organi ministeriali, ha già formato oggetto di esame sia in sede parlamentare (come in occasione della discus-

sione del bilancio di questo Ministero), che in sede governativa, in occasione dell'approvazione del progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969.

Devo, però, rilevare che le assegnazioni di bilancio, da circa 6 miliardi dell'esercizio 1958, aumentate di un miliardo nel 1961 per le spese di manutenzione dell'aeroporto di Fiumicino, sono rimaste ad 8 miliardi nel corrente esercizio.

Naturalmente le assegnazioni non sono sufficienti al soddisfacimento delle molteplici esigenze dell'aviazione civile, che vanno dal miglioramento delle infrastrutture per il controllo e la sicurezza del volo allo adeguamento della rete aeroportuale, alla formazione e all'addestramento del personale, al potenziamento della rete aerea nazionale.

La realizzazione dei programmi di sviluppo richiede, però, che siano definitivamente studiati e risolti due problemi essenziali.

Il primo problema è quello della riforma della legislazione relativa all'aviazione civile, essendo quella attualmente in vigore carente e non rispondente alle attuali esigenze. L'Amministrazione, che non può muoversi che nell'ambito delle leggi esistenti, ha dato il più ampio corso possibile all'applicazione delle norme internazionali relative alla materia. Ma non sempre è possibile armonizzare le leggi esistenti con le necessità dell'aviazione civile, soprattutto quando si tiene conto che esse datano da oltre venti anni e il progresso dell'aviazione civile invece è di giorno in giorno sempre più dinamico.

A tale proposito ho fatto predisporre e inviare al Ministero del tesoro uno schema di disegno di legge che prevede il conferimento di delega al Governo per l'emanazione di norme aventi valore di legge in tutte le materie riguardanti l'aviazione civile che necessitano, in attesa della riforma del Codice e dell'emanazione del Regolamento, di norme per il regolare svolgimento dei servizi aerei in relazione alle esigenze della sicurezza del volo e allo sviluppo dell'aviazione civile.

Voglio augurarmi che tale disegno di legge, il quale completa la legge istitutiva dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, possa seguire il suo *iter* con la massima celerità possibile.

Il secondo problema riguarda i provvedimenti per il personale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile. Per il funzionamento della nuova Amministrazione soprattutto nella branca più delicata e di maggiore responsabilità, qual è quella della navigazione aerea, occorre che abbia luogo la copertura degli organici, copertura che sta gradualmente avvenendo con il passaggio di funzionari o militari già in servizio presso l'Ispettorato dipendenti da altre Amministrazioni, prevalentemente da quella della Difesa aeronautica o mediante concorsi.

Anche in questo settore peraltro si pone il problema del trattamento economico del personale che, se è comune a tutte le Amministrazioni dello Stato, si acuisce nella aviazione civile quando si consideri l'assoluta necessità che nel passaggio di tale personale dal Ministero della difesa al nuovo Ispettorato presso il Ministero dei trasporti esso non venga a subire detrazioni nel trattamento economico; inconveniente, questo, che si verificherebbe se il Ministero non avesse elaborato — e ne auspica il sollecito corso — dei disegni di legge per l'istituzione di una indennità di volo per il personale; l'istituzione di un'indennità di pilotaggio per gli istruttori di volo ed esperti della circolazione aerea ed assistenza al volo; alloggi di servizio per il personale sugli aeroporti; l'istituzione di un fondo di previdenza per il personale.

Le necessità, quindi, sono notevoli nel settore dell'aviazione civile. Esse naturalmente non possono non essere esaminate nel quadro dell'economia generale del Paese in stretto rapporto con le globali disponibilità di bilancio, disponibilità con cui si deve far fronte alle necessità di tutti i settori dell'economia del Paese.

Il Governo segue con particolare attenzione il problema che, peraltro, impostato e chiaramente inserito nel piano di programmazione economica, avrà una graduale risoluzione.

Onorevoli senatori, in un mondo in rapida evoluzione, le ferrovie — che pure rappresentarono, nell'ultimo secolo, l'elemento più mobile e veloce al servizio del popolo — è logico che si trovino in una quasi perenne crisi di sviluppo.

La rete ferroviaria nella sua complessità non si può rinnovare con la velocità di una flotta aerea.

È anche logico che, nella ricerca di più autonomi, liberi e veloci mezzi di trasporto, ci si chieda se ciò che è legato alle rotaie ed ai percorsi obbligati abbia ancora possibilità o necessità di sussistere.

Domanda logica, se le ferrovie avessero delle strutture ferme in una società statica. Noi sappiamo però che non è così.

La ricerca scientifica ha portato, da sempre, applicazioni nuove alla tecnica ferroviaria: dalla trazione a carbone alla moderna trazione elettrica; dalle nostre stazioni nere di fumo alle perfette attrezzature delle stazioni moderne italiane, certo tra le più moderne e più belle di tutta Europa, e starei per dire di tutto il mondo. Meno evidente e rapido appare questo fenomeno ai superficiali osservatori, ma a chi delle ferrovie conosce l'esatta tecnica moderna, la continua ricerca di funzionalità, la pronta rispondenza all'evolversi dell'economia e delle esigenze sociali, non sfugge certo il rapido miglioramento funzionale delle ferrovie italiane.

In un Paese dove il turismo è materia prima anche questo ha il suo valore essenziale.

Non tralasciamo di ricordare in quali condizioni erano ridotte venti anni or sono le ferrovie nostre. Come Sottosegretario di Stato a questo stesso Ministero dovetti allora constatare, con profondo dolore di italiano, la distruzione del nostro patrimonio ferroviario.

Sono sempre presenti nella nostra mente le distruzioni quasi totali provocate dalla guerra ultima: dal Brennero a Bologna, a Firenze, a Roma; da Napoli a Catanzaro, fino alla lontana Sicilia.

Tutto era distrutto allora meno l'animo indomito e lo spirito di corpo, generoso e nobile, dei ferrovieri che con coraggio, con passione, con sacrificio — ammirato anche

dagli stessi distruttori — cominciarono la ricostruzione.

Il cammino, che da allora abbiamo fatto, è garanzia di quello che le Ferrovie italiane sapranno fare in futuro: con pronta adattabilità alle nuove situazioni, in una nobile gara con le strade, le autostrade, l'aviazione.

Noi, onorevoli colleghi, non pensiamo mai che questi mirabili prodotti della civiltà umana debbano elidersi.

Noi abbiamo certezza che le Ferrovie italiane sapranno vedere in modo più acuto e tempestivo come possano servire, con la loro particolare attitudine, un popolo che è in continuo cammino.

Noi siamo sicuri che — nella convergenza armoniosa di forze, che creano la possibilità di rapidi movimenti — il popolo nostro troverà la via certa e duratura per una vita di pace, di lavoro, di benessere economico. *(Vivi applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annuncio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

BONAFINI, Segretario:

Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno, per conoscere se sono in condizioni di far sapere al Senato i motivi per cui, all'indomani quasi del voto dei due rami del Parlamento sul disegno di legge per la concessione del nuovo contributo quinquennale statale all'Istituto per gli studi di politica internazionale e del settimanale « Relazioni Internazionali », si sia proceduto ad una serie di licenziamenti in seno alla schiera dei suoi migliori collaboratori; tra i quali si fanno i nomi di Giorgio Borsa, Giampaolo Calchi Novati, Paolo Calzini, Enrica Collotti Pischel, Ferdinando Vegas, e ciò dopo che negli ultimi anni sono stati costretti a lasciare l'Istituto studiosi quali Vincenzo Collotti, Vittorio Orilia, Chiara Robertazzi, Brunello Vigezzi e sono stati licenziati

Marcello dell'Omodarme, Romain Raniero e Guido Valabrega.

Per sapere se sono in grado di dare formale assicurazione, dopo gli stanziamenti votati, sul funzionamento dell'Istituto ed in particolare sulla vita del settimanale (già ridotto nel numero delle pagine rispetto all'anno 1964) che alcune voci danno per incerta; e se sono in condizioni di comunicare al Senato quali siano i programmi in corso, quale sia la percentuale dei contributi dei « privati » quali FIAT, Pirelli, Montecatini, eccetera, quali misure si prevedano per democratizzare l'Istituto e per elevarne il prestigio accentuando il suo carattere di centro di studio, di informazione obiettiva e di ricerca scientifica, vincolato da pressioni e interessi di parte.

Per sapere inoltre se sono a conoscenza del gravissimo arbitrio operato dalla Questura di Milano che, nella persona di un certo dottor Gueli, ha creduto di poter convocare ripetutamente e sottoporre a veri e propri interrogatori alcuni collaboratori dell'Istituto che avevano nei primi mesi dello scorso anno curato la pubblicazione del numero speciale di Relazioni Internazionali n. 12 del 21 marzo 1964 dedicato alla Jugoslavia.

Per conoscere infine quali misure sono state adottate contro i responsabili di questo assurdo e intollerabile intervento poliziesco (381).

VALENZI, SCOTTI, BARTESAGHI, PAJETTA
Giuliano, MENCARAGLIA

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e dell'interno, con riferimento ad una delibera del Sindaco di Milano, ampiamente riportata dalla stampa di informazione, contenente l'ordine di rimozione dalla piazza del Duomo delle bandiere spagnole installate in occasione dell'inaugurazione della Expotur con l'intervento del Ministro spagnolo delle informazioni, che oggi è stato ricevuto dal Sommo Pontefice, e di tutte le autorità civili, militari e religiose, unitamente al Prefetto dottor Spasiano e a due assessori del comune di Milano, gli interpellanti chiedono di conoscere se ritengano legittimo il provvedimento, a

norma della legge comunale e provinciale, sotto il profilo della competenza e sotto il profilo di merito e se, in ogni caso, ritengano che l'atto sia compatibile con i cordiali rapporti intercorrenti tra i due Paesi, in special modo in occasione di manifestazioni concordate ed accettate, dirette all'incremento del flusso turistico e dell'interscambio commerciale e culturale.

Nel caso che ritengano l'atto illegittimo, velleitario, demagogico, lesivo oltre che della dignità di un grande Comune, degli interessi nazionali, quali provvedimenti intendano prendere per rimediare o attenuare le conseguenze negative che la faziosità, l'incompetenza e la presunzione hanno ormai arrecato ai rapporti italo-spagnoli.

Chiedono ancora di conoscere se non ritengano che il provvedimento di rimozione delle bandiere spagnole e italiane, il contenuto dell'ordine del giorno contro lo Stato spagnolo ed i suoi legittimi rappresentanti, proposto al Consiglio comunale il giorno 22 novembre 1965 e le dichiarazioni del Sindaco, ostili allo Stato spagnolo, integrino la ipotesi criminosa, prevista dal secondo comma dell'articolo 244 del Codice penale che punisce gli atti idonei a turbare le relazioni con un Governo estero, o tali da esporre i cittadini italiani al pericolo di rappresaglie o di ritorsioni.

In ogni caso chiedono quali provvedimenti intendano prendere per ristabilire la normalità dei rapporti nei confronti di un Paese amico ed ospite col quale, oltre voluminose correnti di traffico commerciale, esistono normali rapporti diplomatici, politici e culturali (382).

NENCIONI, PINNA, TURCHI, PICARDO,
GRAY, CROLLALANZA, LESSONA, GRIMALDI,
LATANZA, CREMISINI, BASILE,
MAGGIO, FERRETTI, FRANZA,
PACE

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

B O N A F I N I , *Segretario:*

Al Ministro della sanità, per conoscere le conclusioni a cui è pervenuta la Commissione ministeriale di studio per il coordinamento e la vigilanza degli Enti mutualistici, o, nel caso in cui i lavori della Commissione non siano conclusi, quale sia lo stato dei lavori stessi e quali le eventuali difficoltà incontrate per assicurare un effettivo inquadramento nella politica sanitaria del Paese dell'azione degli Enti mutualistici (1060).

MACCARRONE

Ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sono a conoscenza che, in occasione delle recenti manifestazioni di sciopero dei lavoratori dell'azienda, l'Enel ha adottato provvedimenti di natura tale da porre in discussione fondamentali questioni di principio, avendo ad esempio disposto nel distretto della Toscana, zona di Pisa, trasferimenti di lavoratori, in corrispondenza e con immediata successione alle predette legittime e costituzionali manifestazioni di sciopero.

Per sapere se conoscono e come giudicano il provvedimento di trasferimento a carico del capo centrale di Lucca, trasferito a Pisa e addetto a mansioni di natura diversa a quelle proprie della sua qualifica.

Per sapere, infine, se intendono intervenire nei confronti della direzione generale dell'Enel per un meticoloso accertamento dei fatti e delle responsabilità, per indurre la direzione stessa alla revoca dei provvedimenti ingiustificati, rilevandosi tra l'altro l'opportunità che il comportamento di una Azienda dello Stato, come l'Enel, sia in ogni caso esemplare nel rispetto delle libertà e dei diritti dei lavoratori (1061).

MACCARRONE

Ai Ministri della sanità e dell'interno, per sapere per quali motivi, dopo circa due anni dallo scioglimento del Consiglio di amministrazione dell'Ospedale civile S. Stefano di Mazzarino (Caltanissetta) e la conseguente nomina di un Commissario prefettizio, non si provvede ancora a normalizzare la

Amministrazione di detto Ente secondo le vigenti disposizioni di legge (1062).

GRANATA

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se sia a conoscenza dello stato di disagio in cui versano i medici che prestano servizio nelle carceri giudiziarie in conseguenza dell'applicazione di una regolamentazione che in molte parti non solo è anacronistica, ma addirittura in contrasto con le norme del nuovo Codice civile e con i principi della Costituzione. Gli interroganti si riferiscono in particolare all'articolo 122 del Regolamento carcerario che fa obbligo al medico che voglia fruire di un periodo di riposo di provvedere a proprie spese alla propria sostituzione, il che costituisce una patente violazione dell'articolo 2019 del Codice civile in base al quale è conferito ad ogni lavoratore il diritto ad un periodo di riposo retribuito, e dell'articolo 36 ultimo comma, della Costituzione, il quale prescrive l'obbligatorietà e l'irrinunciabilità delle ferie annuali retribuite.

Ciò premesso, gli interroganti chiedono al Ministro se non ritenga ormai doveroso e improrogabile compiere i passi necessari perchè si proceda ad un appropriato aggiornamento del vigente regolamento carcerario, in armonia con i principi che attualmente presiedono alla disciplina dei rapporti sociali (1063).

PICARDO, PINNA

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro del tesoro, per sapere se ai brigadieri, vice-brigadieri appuntati, carabinieri e corrispondenti gradi delle Forze di polizia, collocati in congedo anteriormente al 1° gennaio 1963, spetta il secondo aumento del 30 per cento delle pensioni previsto dalla legge 5 dicembre 1964, n. 1928.

In caso affermativo gli interroganti chiedono di conoscere i motivi per i quali al personale suddetto il secondo aumento del 30 per cento non è stato ancora concesso

e se non si ritiene opportuno accelerarne l'erogazione (3845).

D'ERRICO, MASSOBRIO

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere per quali motivi non ha ancora provveduto per un adeguato finanziamento a favore del comune di Lucca sulla legge 29 marzo 1965, n. 218, allo scopo di permettere al Comune di affrontare seriamente il problema abitativo dei meno abbienti come fu ad esso promesso al momento del suo consenso allo storno ministeriale di 76 milioni di lire a favore del comune di Vagli di Sotto perchè questo intervenisse sollecitamente per la costruzione di case popolari in quanto il flusso e deflusso delle acque di quel bacino idroelettrico comprometteva la staticità delle vecchie abitazioni (3846).

ANGELINI Cesare

Al Ministro della pubblica istruzione, perchè esamini se non siano ormai superati, per decorso di tempo e per la verificatasi normalizzazione della situazione, i provvedimenti presi a favore dei maestri giuliani, quali ad esempio i punteggi speciali nei trasferimenti, le riserve di posti nei concorsi magistrali e nelle graduatorie per incarichi e supplenze nelle scuole elementari; provvedimenti che, giustificati nel tempo in cui venivano emessi in relazione a contingenze particolari, oggi non trovano fondamento, essendo state, con adeguato assestamento, superate quelle contingenze, rispetto al principio dell'uniformità di trattamento, nell'uguaglianza di tutti i componenti della categoria, tanto nei diritti quanto nei doveri, per evitare che agevolazioni di carattere temporaneo abbiano a cambiarsi in veri e propri privilegi, incompatibili con un retto principio di giustizia, oltre che con le norme costituzionali (3847).

GRANZOTTO BASSO

Ai Ministri dell'industria e del commercio, delle finanze, dell'interno e del turismo e dello spettacolo, per richiamare la loro particolare attenzione sui problemi dell'economia distributiva e turistica della provincia di Belluno, con specifico rilievo della situa-

zione del commercio data la perdurante contrazione del volume degli affari, sia per gli esercizi pubblici, che per le aziende alberghiere e per ogni altra attività collegata al turismo, a causa del disastroso andamento meteorologico specie delle stagioni estive.

In una zona, come quella di Belluno, la quale risente ancora vive le conseguenze della catastrofe del Vajont, per la perdita totale di un centro economico che proiettava un impulso notevole nel mercato cittadino, si rende necessario ed urgente un intervento del Governo per l'adozione di provvedimenti che valgano ad attuare una disciplina del commercio con criteri restrittivi per il rilascio di licenze, una accentuata vigilanza contro attività abusive extra commerciali ed extra alberghiere, una più larga espansione di investimenti per incrementare servizi commerciali e ricettivi, un alleggerimento delle imposizioni fiscali, tenuto conto della imperversante crisi che rende pressochè impossibile il sopportare più gravi pesi fiscali (3848).

GRANZOTTO BASSO

Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e delle foreste e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti siano stati presi per i gravi danni prodotti dall'alluvione del 1° settembre 1965 nella Vallata del Comelico e Sappada, al nord della provincia di Belluno.

Sono state in parte rovinare, in parte distrutte opere pubbliche, abitazioni, colture, attività varie, con gravissima ripercussione sull'economia della zona, purtroppo depressa per insufficienza di fonti di lavoro e per l'emigrazione continua.

Trattandosi di calamità di carattere pubblico, si rendono necessari provvedimenti urgenti e definitivi, idonei per la riattivazione delle opere danneggiate, la ricostruzione delle abitazioni, trovandosi senza tetto più di sessanta famiglie; adeguati finanziamenti per una efficiente sistemazione idraulico-forestale e per quant'altro indispensabile a normalizzare la zona e dare aiuto alla popolazione così duramente colpita, anche con gli aggravii fiscali, per lo

stato di indigenza provocata dalle gravi perdite, anche private, subite (3849).

GRANZOTTO BASSO

Al Ministro della sanità, per sapere, in relazione ai decreti di autorizzazione apparsi in *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 7 maggio 1965, con cui si autorizza l'ONMI ad acquistare complessi immobiliari in Roma, Moncalieri (Torino) e Milano, quale parziale investimento del fondo di accantonamento del personale, se può far conoscere in base a quale disposizione legislativa o norma regolamentare si rende necessario un siffatto tipo di operazioni;

per sapere in ogni caso se non ritenga opportuno, conveniente e più consono alla natura dei fondi stessi, che rappresentano spettanze differite dei lavoratori, un uso diverso degli accantonamenti, anche per influire positivamente sulla situazione di cassa dell'Ente che presenta serie insufficienze (3850).

MACCARRONE

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere i motivi per cui, mentre i cottimisti dei Dicasteri delle finanze, del tesoro e dei trasporti sono stati collocati in ruolo fin dal 1962, i cottimisti delle Biblioteche pubbliche governative, dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione non hanno ottenuto ancora tale sanatoria.

E per sapere quali misure si intendono finalmente adottare perchè i cottimisti della Pubblica istruzione possano essere immessi nei ruoli ordinari, senza limiti di età, onde fare uscire questa categoria dalla attuale ingiusta e difficile situazione in cui si trova (3851).

VALENZI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se risponda a verità la notizia diffusa a Caltanissetta che l'ANAS, contrariamente ai precisi impegni assunti a suo tempo, abbia deciso di accantonare il progetto di ammodernare la provinciale Caltanissetta-Due Fontane-San Cataldo, che avrebbe dovuto inserirsi nella statale 122, la cui realizzazione è attesa invano da alcuni anni.

Nel caso che detta notizia risponda a verità, l'interrogante chiede di conoscere i motivi per i quali l'ANAS, dopo aver richiesto ed ottenuto dall'Amministrazione provinciale di Caltanissetta l'assegnazione della strada in questione, abbia lasciato trascorrere tre anni senza neppure completare i lavori di progettazione per poi decidere di mutare avviso, con grave pregiudizio dei legittimi interessi pubblici e privati della zona.

Si chiede se il Ministro non ritenga, dati i precedenti accennati e soprattutto in considerazione dei notevoli vantaggi economico-sociali che ne deriverebbero, di dover disporre per la statizzazione della strada in parola e per la più sollecita relativa sistemazione (3852).

PICARDO

Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, per conoscere se nel primo programma dell'erogazione di stanziamenti della legge del Piano dei porti intendono finanziare il completamento del molo di levante del porto di Sciacca e la testata del molo di ponente del porto stesso.

L'interrogante fa rilevare come della perizia di lire 160 milioni per il completamento del molo di levante si sono eseguiti solo lavori per 60 milioni per cui occorrono solo i 100 milioni rimanenti, nonchè 50 milioni per sistemare la testata del molo di ponente.

L'interrogante, che nella discussione al Senato sulla legge dei porti ebbe ad intervenire, rammenta di avere avuto assicurazione che il porto di Sciacca sarebbe stato compreso così come le stesse assicurazioni ha già avuto in passato alle sue numerose interrogazioni.

L'interrogante fa presente come è vitale per la marineria di Sciacca, comprendente oltre 160 motopescherecci, il completamento del molo di levante per dare ampiezza allo specchio d'acqua e sicurezza all'entrata in porto e confida nell'accoglimento della sua richiesta ed attende provvedimento favorevole (3853).

MOLINARI

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritiene opportuno, data

la richiesta del Provveditore agli studi di Agrigento e le condizioni di depressione economica, con evidenti conseguenze sul piano sanitario e sociologico nonchè culturale, di istituire le altre 27 classi di scuole differenziali in aggiunta alle 17 già funzionanti per bambini disadattati, risultate insufficienti.

L'interrogante fa rilevare l'esigenza di dette altre istituzioni (3854).

MOLINARI

Al Ministro delle finanze, per conoscere se è lecito quanto verificasi presso gli Uffici del registro, quando un cittadino ricorre alla Commissione distrettuale contro il presunto valore accertato per compravendita, e malgrado il ricorso venga parzialmente accettato, la tassazione relativa viene a risultare aumentata nei confronti di quella stabilita in sede di concordato.

Praticamente se al momento del concordato il cittadino dovrebbe pagare lire 25.000, a seguito del ricorso, malgrado accettato e quindi ridotto il valore dell'immobile, il cittadino dovrà pagare lire 35.000 per cui si desume la morale che il cittadino non deve mai ricorrere, ma accettare supinamente il valore accertato dall'Ufficio.

L'interrogante chiede che queste situazioni vengano fatte cessare e non si ripetano come spesso avviene (3855).

MOLINARI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere a qual punto trovasi la perizia per la traversa a monte, sulla strada statale 115, della città di Sciacca ed il relativo finanziamento.

L'interrogante rileva che da anni l'ANAS continua a turlupinare una città di oltre 32.000 abitanti, sede di Azienda di cura, soggiorno e turismo, centro termale il più importante di Sicilia e ciò con il cambiare continuamente progetto che mai vedesi realizzato, mentre si costruiscono traverse a monte di paesi meno importanti di Sciacca.

Infine si fa rilevare che, oltre 5 anni fa, il Ministro dei lavori pubblici dell'epoca assicurò l'esecuzione dell'opera e che ne fu dato annuncio alla popolazione saccense che ancora attende una promessa non mantenuta.

L'interrogante, in nome di quella popolazione, invoca dal Ministro la realizzazione dell'opera tanto necessaria (3856).

MOLINARI

Ai Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile, per conoscere se non ritengano opportuno equiparare, per ciò che concerne le concessioni di viaggio gratuito sulle Ferrovie dello Stato, il personale militare in quiescenza al personale militare in servizio attivo impiegato per l'esercizio della linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta. E ciò in quanto, godendo il personale in servizio attivo suddetto di benefici ferroviari analoghi a quelli di cui gode il personale in servizio attivo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non si capisce perchè il personale in quiescenza suddetto non dovrebbe avere trattamento analogo al personale in quiescenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che è perfettamente equiparato, in materia di benefici ferroviari, a quello in servizio attivo.

L'interrogante chiede, in particolare, se al fine dell'equiparazione di cui trattasi, non si vogliano prendere le opportune iniziative per modificare la convenzione stipulata il 18 maggio 1959 fra il Ministero della difesa-esercito e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio della linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta, nel senso di aggiungere in fondo all'allegato « C » di cui all'articolo 21 della convenzione medesima, una disposizione intesa a far fruire il personale militare collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età di biglietti serie B2-Bg in misura analoga a quella già prevista per il rilascio dei biglietti a tagliandi al personale ferroviario propriamente detto (3857).

MASSOBRIO

Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per sapere se nel determinare i comprensori turistici sulla base di uno studio della Cassa, condotto nel 1962, intenda istituire per la provincia di Agrigento i due comprensori previsti in quel piano e precisamente quelli di Agrigento e Sciacca.

L'interrogante ricorda al Ministro la richiesta da lui avanzata durante la discussione al Senato, sulla nuova legge per la Cassa del Mezzogiorno, richiesta contenuta anche in un suo ordine del giorno, nel quale specificatamente ci si riferiva all'istituzione del comprensorio turistico di Sciacca ed in relazione al quale gli furono date assicurazioni.

L'interrogante infine fa rilevare che l'istituzione del comprensorio turistico di Sciacca, distinto da quello di Agrigento e che iniziando da Cattolica Eraclea comprende Sciacca ed arriva a Castelvetro, è stata recentemente richiesta in una riunione tenuta all'Azienda di cura, soggiorno e turismo di Sciacca, presenti tutte le autorità provinciali di Agrigento e compreso il rappresentante la città di Castelvetro (Trapani) da cui dipende Selinunte, tutte autorità che hanno presentato il relativo ordine del giorno di richiesta.

L'interrogante è certo della comprensione del Ministro che vorrà fare giustizia alla città di Sciacca di 32.000 abitanti, sede di Azienda di cura, soggiorno e turismo e sede delle Terme regionali più importanti del bacino del Mediterraneo (3858).

MOLINARI

Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intendano inserire nei piani di coordinamento di cui alla legge 26 giugno 1965, n. 717, l'urgente realizzazione della strada a scorrimento veloce da Palermo a Sciacca (Agrigento) secondo il percorso che interessa l'economia agricola, turistica e industriale di tre Province (Palermo, Agrigento e Trapani).

Sull'opportunità di detta strada sono venute le istanze prospettate dal Consiglio regionale per il turismo della Regione siciliana, dall'azienda di cura e soggiorno e turismo di Sciacca e dall'Ente provinciale del turismo di Agrigento che hanno messo in rilievo la necessità della realizzazione della suddetta opera e come essa può risultare agevolata nei tempi di esecuzione e nel suo costo dal tempestivo coordinamento dei pro-

grammi dell'ANAS, della Cassa per il Mezzogiorno e della Regione siciliana mediante:

1) la sistemazione da parte dell'ANAS del tratto della S.S. 186 Palermo-Pioppo e della S.S. 118 nel tratto Bivio Misilbesi-Sciacca;

2) il passaggio all'ANAS e conseguente sistemazione della provinciale Pioppo-S. Giuseppe Fato-S. Cipirrello-Bivio Pernice;

3) la realizzazione da parte della Cassa per il Mezzogiorno del residuale tratto intermedio da Bivio Pernice a Bivio Misilbesi, attraverso Camporeale Poggioreale-Salaparuta, utilizzando le strade di bonifica lungo il Belice e lungo il torrente Senore con opportune rettifiche e adeguamento alle nuove funzioni che verrebbe ad assumere tale importante arteria di traffico (3859).

MOLINARI

Al Ministro dell'interno, per conoscere se non intenda prendere in esame la condizione in cui vengono a trovarsi i cittadini italiani che in questi ultimi anni sono stati costretti a rimpatriare dalla Tunisia e dall'Egitto, i quali, essendo decorsi i termini stabiliti dall'articolo 52 della legge n. 968 del 27 dicembre 1963, non possono essere ammessi al beneficio previsto dalla legge medesima.

A parere degli interroganti si renderebbe necessario per evitare una ingiusta esclusione di essi dal beneficio riaprire i termini per la presentazione delle domande.

Il problema potrebbe essere risolto, ad avviso degli interroganti, sollecitando l'esame del disegno di legge di iniziativa parlamentare n. 547 comunicato alla Presidenza del Senato fin dal 24 aprile 1964 che prevede la possibilità per i profughi dalla Tunisia e dall'Egitto di presentare entro sei mesi la domanda di concessione di risarcimento dei danni di guerra (3860).

TOMASSINI, SCHIAVETTI, LUSSU, MILLO, PREZIOSI

**Ordine del giorno
per le sedute di giovedì 25 novembre 1965**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 25 novembre, in

due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1966 (1343).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. PETRONE e FABIANI. — Modificazioni al testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, in materia di ineleggibilità ed incompatibilità per l'elezione del Presidente della Giunta provinciale e degli assessori provinciali (758).

Modificazioni alle norme sull'ineleggibilità alle cariche di assessore provinciale e di Presidente della Giunta provinciale (1060) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. CATALDO ed altri. — Rivalutazione delle pensioni del Fondo speciale di previdenza per il personale addetto alle gestioni delle imposte di consumo (635).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — Modificazioni all'articolo 135, alla disposizione transitoria VII della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1 (201).

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

2. Tutela delle novità vegetali (692).

3. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per l'unificazione dei servizi nel Ministero della sanità (588).

La seduta è tolta (ore 21,45).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari