

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

613^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 27 APRILE 1967

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

CONGEDI	Pag. 32919	Seguito della discussione:	
CORTE DEI CONTI		« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967 » (2103) (Approvato dalla Camera dei deputati) e « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1965 » (2104) (Approvato dalla Camera dei deputati):	
Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di Ente	32919	PRESIDENTE	Pag. 32933
DISEGNI DI LEGGE		CHIARIELLO	32924
Approvazione da parte di Commissione permanente	32919	FERRARI Giacomo	32937, 32945
Deferimento a Commissione permanente in sede redigente	32919	FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	32944
Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente	32919	GIANCANE	32941
Trasmissione dalla Camera dei deputati	32919	LIMONI	32920
		MASSOBRIO	32953
		MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni	32957
		PREZIOSI	32932
		VIDALI	32945, 32957

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

ZANNINI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 21 aprile.

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

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Cittante per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annuncio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Norme sul conferimento dell'incarico di traduttore interprete presso gli uffici giudiziari » (2191);

« Contributo al Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo per il 1966 » (2192);

« Costruzione della nuova sede delle istituzioni scolastiche italiane in Buenos Aires » (2193).

Annuncio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede redigente

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

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

ALESSI e GIARDINA. — « Modifiche al regio decreto 9 luglio 1939, n. 1238, sull'ordinamento dello stato civile » (2163), previo parere della 1ª Commissione.

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

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

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

PINNA. — « Istituzione di una casa da gioco in Alghero » (2146), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione;

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

BANFI ed altri. — « Modificazione all'articolo 374 del codice di procedura civile riguardante le pronunzie della Corte di cassazione a sezione unite » (2152).

Annuncio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta pomeridiana di ieri, la 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti) ha approvato il seguente disegno di legge: **DE LUCA Angelo**. — « Provvedimenti per gli insegnanti tecnico-pratici » (821-B).

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

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempi-

mento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale assistenza lavoratori, per l'esercizio 1965 (Doc. 29).

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967 » (2103) (Approvato dalla Camera dei deputati) e « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1965 » (2104) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967 », già approvato dalla Camera dei deputati, e « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1965 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Passiamo ora all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (tabella 8).

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

LIMONI. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il mio breve intervento avrà come oggetto i danni di guerra. Su questo argomento desidero richiamare ancora una volta — dopo averlo fatto già altre volte nei decorsi esercizi — l'attenzione del Parlamento e del Governo.

A 22 anni dalla fine della guerra (proprio in questi giorni abbiamo celebrato il XXII anniversario della conclusione di quella catastrofe nazionale) non pare onorevole che vi sia ancora tanto cumulo di ferite da sanare. Occorrono ingenti mezzi che non si possono reperire. Mi sembra che si sia addirittura verificato un fenomeno di scoraggiamento negli stessi aventi titolo al risarcimento del danno di guerra. Non mi spiego infatti come privati cittadini che hanno avuto distrutti i loro immobili non facciano le necessarie pressioni e non completino quella

documentazione che è richiesta dalle norme burocratiche in materia. A quanto mi consta pare che sia ancora di circa un centinaio di miliardi (98 miliardi e 193 milioni, mi è stato detto) la somma occorrente in base alle pratiche dei privati cittadini aventi titolo al risarcimento del danno di guerra; ebbene, l'istruttoria di queste pratiche non può essere portata avanti perchè la documentazione è incompleta. Ora, onorevoli colleghi, a me sembra che la causa di questo ritardo non possa essere ravvisata nell'inerzia, nell'incuria dei cittadini o nella mancanza di necessità da parte loro. Mi pare piuttosto che, almeno per i danni di piccola entità, sia la procedura defatigatoria che induce il cittadino ad abbandonare la pratica: una procedura che richiede esagerati adempimenti formali, complicate e non sempre agevoli, e quasi sempre o molto spesso assai discutibili, documentazioni.

Perciò ritengo che sarebbe opportuno che il Governo tentasse di ricercare le cause vere di questi ritardi e di snellire, per quanto possibile, le procedure, oltre a mettere in atto tutti gli incentivi possibili per arrivare a sanare questa piaga ancora dolorante.

Non si fa cenno neanche nel piano quinquennale dei danni di guerra da riparare. Uno Stato che si prepara a programmare una spesa di parecchie decine di migliaia di miliardi mi pare che dovrebbe programmare anche il modo di pagare i suoi debiti, chè una delle prime norme del corretto vivere civile è quella di rispettare gli impegni e di pagare i debiti che si sono assunti. Nel piano quinquennale è scritto soltanto, al capitolo 14, paragrafo 149, che si stanziavano 420 miliardi e che con questa somma si dovrà provvedere ad attuare un programma di opere pubbliche che comprenderà la costruzione, la manutenzione e la conservazione di edifici pubblici — quindi le sedi dei comuni e delle provincie — compresi gli edifici delle poste e telegrafi, comprese le sedi delle eventuali regioni, l'edilizia carceraria; e poi tutta una lunga serie di opere, come ad esempio case di pena, case di lavoro, carceri, case per minorati psichici, manicomi giudiziari, eccetera, compreso il completamento e la conservazione degli edifici pubblici in costruzione,

e compresa ancora la costruzione di edifici di culto e la difesa e il trasferimento di abitati minacciati da calamità naturali.

Nel penultimo paragrafo è detto che con ciò che resta dei 420 miliardi sarà consentito di portare a compimento l'opera di riparazione dei danni di guerra. È da prevedere, onorevoli colleghi, che per il risarcimento dei danni di guerra, di questa cifra resterà molto poco. Comunque, ritengo che non resterà niente di più di quanto si è stanziato annualmente nei bilanci ordinari di questi ultimi anni.

Qual è la situazione odierna? A quanto ammontano i danni di guerra che ancora rimangono da risarcire, non siamo in grado di dire con precisione. Io non sono riuscito ad avere dati aggiornati e precisi dal Ministero dei lavori pubblici. Si sono condotti accertamenti e ricognizioni alcuni anni fa. Nel 1961 a prezzi correnti a quel tempo si dava una cifra che oscillava tra i 350 e 400 miliardi, comprensivi dei danni a beni immobili dello Stato, degli enti locali, degli enti di culto e di beneficenza e dei privati. Ma non abbiamo un accertamento aggiornato a prezzi correnti.

Sarebbe invece bene che noi l'avessimo, che lo Stato se lo procurasse, che il Governo sapesse che cosa deve ai cittadini e che cosa deve agli enti intermedi a questo titolo. Mi pare che una politica globale di piano non possa trascurare questo aspetto. Da informazioni e dati raccolti si può asserire con presunzione di avvicinarsi alla verità che rimangono ancora da risarcire circa 150 miliardi di danni ai privati e un centinaio di miliardi o qualche cosa di più ad enti locali di culto e di beneficenza.

Per quanto riguarda i danni ai privati, restano da ricostruire, secondo dati racimolati qua e là, ripeto, circa 1.650.000 vani: grosso modo una ricostruzione pari a 65 milioni di metri cubi di opere, con una spesa che dovrebbe essere intorno ai 150-160 miliardi. Non nascondo che è una previsione ottimistica; tuttavia, anche se così fosse, vediamo come la si affronta: sempre per quel che concerne i privati nello stanziamento del bilancio, nella tabella che stiamo per esaminare, al capitolo 5324, troviamo uno stan-

ziamento di 1 miliardo e 300 milioni sotto il titolo risarcimenti in unica soluzione per dare contributi in conto capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni degli alloggi danneggiati dalla guerra.

C'è poi al capitolo 5345, sotto il titolo « spese in annualità », una previsione di spesa di un altro miliardo; un miliardo che, naturalmente, essendo una spesa rateale, comporta come conseguenza la possibilità di ricostruzione, a conti fatti, pari a circa 17 miliardi; sicchè con 17 miliardi di questo stanziamento rateale più i 1.300 milioni precedenti portiamo la possibilità di ricostruzione nel settore danni di guerra ai privati sui 18 miliardi e 300 milioni. Data la cifra a cui ammonta il danno, come dicevamo prima, ne avremo ancora per 8-10 anni. Quindi continueremo a parlare di danni di guerra ai privati ancora nel 1975, 1976, 1977.

Per il risarcimento di danni di guerra agli enti pubblici, comuni, province, enti di culto, di beneficenza, abbiamo, al capitolo 5900, che nel bilancio di quest'anno riassume gli stanziamenti che negli anni precedenti erano nei capitoli relativi ai singoli Provveditorati alle opere pubbliche, uno stanziamento di 3.580.500.000 lire per ricostruzione, come dicevo, dei beni degli enti pubblici locali, delle istituzioni pubbliche di beneficenza e assistenza, degli enti di culto, degli edifici scolastici di proprietà degli istituti aventi amministrazioni autonome, delle sedi delle università.

C'è poi, in conto spese in annualità, al capitolo 5903, 1.355.770.260 lire da dare come annualità trentennali per opere pubbliche statali distrutte o danneggiate ed eseguite mediante il sistema della concessione o dell'appalto diretto, in conformità delle leggi n. 460 del 1949 e n. 660 del 1950; pertanto, complessivamente gli interventi previsti sono pari a 4.936.000.000. Rimanendo da risarcire a questo titolo circa cento miliardi di danni, occorreranno, con questo ritmo di spesa, ancora vent'anni per ristorare al completo i danni di guerra.

Ora mi sembra che siamo veramente fuori dalla realtà; non è possibile che comuni con la sede comunale o le scuole da ricostruire, oppure con ospedali che sono stati

distrutti o enti di culto che hanno avuto distrutte chiese e scuole siano ancora lì ad aspettare il risarcimento dei danni di guerra e questo, ripeto, a 22 anni dalla fine di questa guerra, con la prospettiva per qualcuno, se si va di questo passo, di aspettarne altri 20.

Come dicevo prima; occorre cercare tutte le possibilità, esperire tutte le vie per arrivare al risarcimento più celere possibile. Fra l'altro io chiedo, modestamente: perchè non modificare la legge per consentire agli enti locali, di culto e di beneficenza di conservare il titolo al risarcimento dei danni, anche se ricostruiscono nel frattempo?

Oggi non è possibile che essi mettano mattone sopra mattone o facciano lo scavo per le fondamenta, se non hanno in mano il decreto di concessione del contributo a risarcimento. Questi enti avrebbero la possibilità di finanziarsi nel frattempo, potrebbero costruire o avrebbero potuto costruire a prezzi molto inferiori di quelli che saranno costretti ad affrontare oggi o in avvenire. Si accelererebbe così l'opera della ricostruzione e fra l'altro, diciamo pure, sarebbe un contributo di non indifferente mole a sanare la piaga della disoccupazione.

Io voglio sperare che il Governo raccolga questo umile invito. È un invito nel quale c'è, oltre che la protesta, anche l'accorato appello di tanti privati e di tante pubbliche amministrazioni, comunali, provinciali, enti di culto, comunità religiose e via dicendo. Voglio sperare che qualche cosa in questo quadro della programmazione che noi ci prepariamo ad affrontare possa essere fatto.

P E L I Z Z O . Se permette, senatore Limoni, io penso che non dipenda soltanto da deficienza di mezzi finanziari per coprire e pagare i danni di guerra, ma anche dalle contestazioni che sono sorte per la liquidazione, per la quale sono previste procedure lunghissime: sono quelle che ritardano il pagamento dei danni di guerra, come fatto principale.

L I M O N I . Dicevo appunto per questo di snellire le procedure, per arrivare più presto. Comunque, anche quando saranno

snellite le procedure, i 4.900 milioni rimangono lì...

P E L I Z Z O . Con quelle procedure possono bastare, ma occorre cambiare le procedure e aumentare i fondi.

L I M O N I . Un'altra osservazione che desidero fare riguarda le case e gli alloggi costruiti dallo Stato. Rapidissimamente voglio osservare che abbiamo qui un patrimonio cospicuo; è stato un investimento sociale di altissima qualità, però dobbiamo anche osservare che non rende niente e va in precipitosa rovina. Anzi, parte di questo patrimonio è già irreparabilmente rovinata.

Per la riparazione straordinaria di questi edifici la legge 13 luglio 1966, n. 610, ha stanziato 600 milioni annui per 3 anni. È opinione di coloro che se ne intendono, e in modo particolare di coloro che hanno in gestione questi edifici, che con questa somma per 3 anni non si ottenga l'effetto voluto, quello cioè di intervenire con una riparazione straordinaria che rimetta veramente in sesto queste case. Per cui costoro sarebbero d'opinione che tali edifici si demolissero e si ricostruissero. Molto probabilmente con il ricavato dell'area stessa sulla quale sono stati costruiti nell'immediato dopoguerra potrebbe essere ristorata in parte la spesa per la nuova costruzione.

Gli Istituti autonomi delle case popolari hanno già espresso, almeno alcuni, il loro parere in materia; e sono proprio di questo avviso, che cioè varrebbe la pena di demolire questi alloggi e rifarli su altra area. Un'altra osservazione: sarebbe poi opportuno che anche questi alloggi seguissero la dinamica degli affitti. Non è giusto che ci siano dei cittadini che godono dell'alloggio quasi gratuito, perchè hanno avuto la sorte di averlo assegnato 10-15 anni fa, ed altri che, invece, dovendolo prendere adesso, debbono pagare quel fior di affitto che si sa anche quando vanno in un alloggio dello Stato, dei comuni, eccetera; anche perchè, se il canone soggiace alla dinamica comune dei canoni di affitto, la percentuale del 20-25 per cento del provento dell'affitto accantonato per le manutenzioni può essere calcolata in

conformità dei prezzi correnti della manodopera e dei materiali occorrenti per la riparazione.

Che vale oggi accantonare il 20-25 per cento, anche il 50 per cento dei ricavi di affitti che sono ancorati a venti anni fa, e sono perciò modestissimi? Questa è la ragione per cui, non ricavando niente, non si fanno lavori di manutenzione e le case vanno alla malora. Quindi occorre aggiornare gli affitti e assoggettarli alla dinamica dei prezzi.

Un'altra osservazione riguarda i piani di ricostruzione. La guerra ha lasciato dietro di sé l'immenso cumulo di rovine che ognuno sa. Ci sono stati comuni letteralmente distrutti, altri se non totalmente, quasi; per alcuni sono state fatte delle leggi particolari — ed era giusto — per altri, invece, c'è la legge comune. Alcuni di questi comuni sono stati obbligati ad assumere un piano di ricostruzione e l'hanno fatto; la legge prevedeva che quei comuni che ritenevano di non avere l'attrezzatura tecnica e i mezzi finanziari per poter provvedere alla ricostruzione e all'attuazione dei piani di ricostruzione, chiedessero l'intervento dello Stato. Alcuni l'hanno chiesto e sono stati accontentati; altri non sono stati accontentati.

Sono 239 i comuni che, per il loro stato di carenza tecnico-finanziaria, hanno chiesto e ottenuto che lo Stato si sostituisca a loro per l'attuazione dei piani di ricostruzione.

Ora io vorrei qui, onorevole Sottosegretario, fare due osservazioni: 1) sarebbe necessario o che lo Stato si sostituisse a tutti gli obbligati ad assumere un piano di ricostruzione, o rifondesse ai medesimi la spesa sostenuta per l'attuazione dei piani di ricostruzione; non è giusto anche qui usare due pesi e due misure, qualche comune sì qualche altro no; se il danno l'hanno patito e le condizioni generali sono pressochè uguali, uguale deve essere anche il trattamento. 2) Sarebbe necessario far presto ad attuare questi piani regolatori; anzi è già troppo tardi. Ora anche qui una modesta osservazione: si stanziavano al capitolo 5904, in forza dell'articolo 53 della legge di bilancio, 200 milioni. Ora se si va avanti con questo stanziamento di 200 milioni all'anno, è preve-

dibile che, ad attuare i piani regolatori, occorranza ancora 15 anni. È necessario, come dicevo, accelerare i tempi; è necessario che il Tesoro elevi lo stanziamento di cui all'articolo 53 della legge di bilancio n. 3. Se lo elevasse da 200 milioni a 1 miliardo per tre anni, negli esercizi 1968-69-70, col 1970 ci toglieremmo questo impaccio di piani di ricostruzione, che sono lì ancora da attuare e che creano una serie di conseguenze non indifferenti specialmente per quei comuni che debbono adottare il piano regolatore generale. A questo proposito, onorevole Sottosegretario, mi permetta di osservare che il piano regolatore è diventato una specie di calvario per quei comuni che lo devono adottare. La legislazione è frammentaria, non sempre precisa e tutto ciò determina un'incertezza giuridica che è fonte di infiniti, interminabili e costosissimi litigi tra i privati e l'ente e tra gli stessi privati. Vi è una lentezza sconcertante nella procedura dell'approvazione: fanno in tempo a scadere tutte le clausole di salvaguardia, ad essere rimesse in essere e a scadere una seconda ed una terza volta.

La legislazione comporta poi un'eccessiva rigidità e una precettività che può dar modo, a chi volesse attuare un piano regolatore senza un certo buon senso, di bloccare ogni attività. Ora la realtà economica e sociale di una comunità è in moto continuo: è una realtà mutevole. Quando noi facciamo dei piani regolatori generali che hanno la pretesa di essere eccessivamente precettivi siamo tentati, se li attuamo alla lettera, di imprigionare questa realtà e, imprigionandola, di mutarla e di deformarla. Infatti avviene molto spesso che questi piani regolatori soffocano questa realtà viva che è la comunità o mettono gli amministratori nella tentazione di obbedire alla realtà e di violare i precetti che accompagnano il piano e determinano la sua attuazione, naturalmente tirandosi così addosso proteste, denunce e fastidi a non finire.

Pertanto, a questo proposito, vorrei modestamente suggerire di ritoccare la legislazione in materia di piani regolatori per renderla più duttile e strumento più valido a regolare lo sviluppo urbanistico in rapporto alla

presenza e allo sviluppo di tutti i valori umani e di tutte le esigenze proprie della persona umana e di una comunità di uomini. Bisogna avere considerazione per i valori e le esigenze presenti al momento della formulazione dei piani regolatori generali, ma anche per i valori e le esigenze della stessa natura che verranno via via emergendo. Mi sembra che, se noi modificassimo questa legislazione in materia, faremmo cosa saggia, perchè consentiremmo lo sviluppo del complesso urbano in maniera più aderente alle esigenze umane della comunità civile e nello stesso tempo toglieremmo gli amministratori, i responsabili della attuazione, da quella situazione di incertezza del diritto ed inoltre, come dicevo prima, dai molti fastidi che sono costretti ad addossarsi.

Non ho altro da aggiungere. Grazie, onorevole Sottosegretario, grazie onorevoli colleghi. (*Applausi dal centro*).

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

CHIARIELLO. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, un discorso sul bilancio dei Lavori pubblici credo che oggi sia uno dei più impegnativi, non solo per la vastità dei problemi che vi si riflettono, ma perchè molti di questi trovano spinte e molto più spesso remore nella politica generale del Governo. Per cui dobbiamo riconoscere che, se talvolta il Governo ha affrontato, ed anche con un certo impegno, determinati problemi, lo ha fatto con un angolo visuale tutto particolare, scartando soluzioni di più facile realizzazione e che talvolta erano a portata di mano.

Basterebbe per tutte la politica della casa che, ad onta di vaghe ed interessate segnalazioni, di minimi accenni di schiarite, permane in tutta la sua gravità, come accennerò in seguito.

Una prima domanda credo vada fatta: noi oggi ci troviamo col disegno per la programmazione già approvato dalla Camera, ma le impostazioni del bilancio che noi ora siamo qui discutendo sono ben diverse da quelle della programmazione, talvolta sensibilmente diverse.

Per noi quello che conta è il bilancio dello Stato. Allora, quando leggiamo che per la viabilità è prevista una media per il quinquennio di 516 miliardi, mentre in bilancio se ne prevedono 270; per l'igiene e sanità 110 miliardi contro 32; per le opere idrauliche 70 contro 13, a chi dobbiamo credere? Io in verità credo alle cifre del bilancio, alle cifre che il Ministro ci ha dato, per cui non ci resterà che iniziare la serie degli infiniti ritocchi che bisognerà apportare a quel fantomatico libro dei sogni la cui vita noi liberali, e non siamo noi soli, riteniamo sarà quanto mai ingloriosa.

Il bilancio dei Lavori pubblici non può non risentire di tutta l'errata impostazione dell'intero bilancio dello Stato. A me preme in questo momento far rilevare che sulla spesa globale dello Stato di 8.950 miliardi di lire, l'incidenza della spesa di competenza del Ministero dei lavori pubblici rappresenta il 5,06 per cento rispetto al 5,64 per cento del 1966. Si tratta di un indice fra i più bassi verificatisi dopo il 1960-1961.

Dallo studio del bilancio risulta anche che, rispetto agli anni precedenti, vi è inoltre una maggiore rigidità del bilancio stesso. In effetti sui 400 miliardi di spesa, 253,8 si riferiscono a postazioni predeterminate ed 83,7 sono dovuti ad investimenti per leggi speciali. Restano perciò solo 62,5 miliardi di spesa la cui determinazione viene fatta con legge di bilancio e la regolamentazione può essere fatta dal Ministro. Naturalmente, gli investimenti effettivi sono ben più importanti e sono anche aumentati rispetto al 1966, per cui non è facile determinare una cifra globale per tante ragioni, ma si può affermare che tale cifra si aggira sui 1.000 miliardi, con il conseguente aumento del fabbisogno finanziario di 630-690 miliardi.

Questa maniera di procedere occorrerà cercare di riformarla perchè è bene che, per quanto possibile, le determinazioni della spesa vengano regolate dalla legge di bilancio, mentre questa viene ad assumere solo un ruolo marginale.

Bisogna ancora considerare che, quando per il solo bilancio per i Lavori pubblici è necessario ricorrere al mercato finanziario per il credito a lungo termine per 630-690

miliardi, e non sempre è facile reperire tale somma; non sarà più il Ministero dei lavori pubblici a regolare la priorità e a determinare un'armonica ripartizione delle disponibilità, ma saranno gli istituti di credito, il mercato finanziario ad incidere sui tempi di attuazione del piano degli interventi predisposti.

L'onorevole Ministro ha già posto in rilievo questo grosso inconveniente ed ha aggiunto che si rende necessario un tentativo di sganciamento nel senso che, una volta stabilita una spesa, il finanziamento dovrebbe seguire a scadenza ravvicinata.

Non è possibile una disamina di tutti i problemi del settore dei lavori pubblici perchè questa comporterebbe ben altro tipo di discussione dei bilanci stessi e non un'affrettata e disordinata parata oratoria alla quale si perdona tutto purchè si rispetti una esigenza: affrettarsi comunque, parlare pochissimo, perché la scadenza dei termini è alle porte. Mi limiterò perciò a due soli argomenti: la politica della casa e la politica della strada. Il primo è stato sempre il mio argomento favorito e credo di averlo trattato in quest'Aula più volte nei suoi diversi aspetti. Sarebbe di cattivo gusto se dovessi oggi compiacermi che le mie previsioni sull'inefficacia delle varie leggi proposte, e che l'onorevole Ministro giudicò troppo pessimistiche, si siano dimostrate purtroppo esatte. E cominciamo dalla famosa legge n. 167.

Credo che difficilmente si potrebbe trovare negli annali parlamentari una simile volontà operante in senso negativo di un Governo che ha saputo distruggere in pochi anni quella che forse era la più importante attività industriale del Paese che — pur nei suoi inevitabili sfasamenti, che il Governo poteva benissimo reprimere, come si fa in tutti gli altri Paesi, in Europa e negli Stati Uniti — aveva dato un durissimo colpo alla disoccupazione, tanto da farla pressochè scomparire e aveva costruito un numero enorme di abitazioni per cui dai 416 mila vani costruiti nel 1950 e dal milione e 63 mila costruiti nel 1954 si erano raggiunti i 2 milioni e 877 mila vani nel 1964. Immaginate voi quello che sarebbe successo se tale attività, opportunamente, ripeto, controlla-

ta e repressa negli abusi, non fosse stata soffermata da una politica eversiva che, mirando sempre a strozzare l'iniziativa privata, credeva e crede di poterla sostituire con gli interventi pubblici e, in tema di edilizia abitativa, con le varie leggi che io chiamerei guidate e che, sia che si chiami edilizia agevolata sia che si chiami sovvenzionata, ha dimostrato la sua incapacità a risolvere il problema.

Non staremo qui a ripetere quanto tante altre volte è stato detto in questa Aula a proposito della 167, ma abbiamo sotto mano il grosso volume con i risultati della Commissione dei lavori pubblici su quanto è stato fatto dalla 167. Dopo un'ampia disamina su quello che si sperava di fare e non si è fatto, si passa alla descrizione dello stato attuale dei risultati ottenuti circa l'adozione del piano delle zone da destinare all'edilizia popolare ed economica, dando spesso delle giustificazioni davvero stupefacenti, per non dire altrimenti. Dopo di che, si passa alla descrizione faraonica di quel che sarà o potrà essere fatto nel prossimo futuro. E qui una ridda di miliardi, che occorrerà poi trovare e che superano di molto il migliaio, che non è facile reperire, tanto che si pensa a dei piccoli, chiamiamoli così, sotterfugi come, per esempio, urbanizzare un primo lotto di aree da destinare a privati, vendere queste all'asta e continuare così, come se non sapessimo con quanta difficoltà si reperiscono i fondi per le urbanizzazioni; oppure — e questo è ancora più ameno per non dire altro — ritardare deliberatamente e quindi, con cavilli, il pagamento delle indennità di esproprio. A questo libro, che pur dovrà essere esaminato dal Parlamento, noi rispondiamo che, se questa famigerata legge 167 non fosse stata mai proposta — tanto fino a questo momento nulla ha fatto — si sarebbero potute costruire, secondo calcoli approssimativi, ma condotti da tecnici, 500 mila nuove case, e quindi 500 mila nuove famiglie, pari almeno a 2 milioni di abitanti, avrebbero avuto una casa, e migliaia di industrie collaterali, artigianali, edilizie nel senso più lato, non sarebbero fallite o non sarebbero sull'orlo del fallimento, mentre centinaia di migliaia di vani, per un valore

di alcune migliaia di miliardi, marciscono invenduti per mancanza di una politica di incentivazione da parte del Governo.

Ma, come poteva avvenire altrimenti, quando si è calcolato che fra Roma, Milano, Torino, Bologna e Bari, sono congelati 100 milioni di metri quadrati di terreno edificabile, bastevoli ad ospitare case per almeno 20 milioni di nuovi cittadini?

E veniamo all'altra legge, la legge n. 1179, che pure è stata oggetto di tante discussioni in quest'Aula. Potrei rileggere quanto disse nel momento della presentazione di quel decreto-legge, perchè neanche una parola di quel che io dissi allora ha perduto della sua attualità. Detta legge, che in televisione ci fu presentata come quella che avrebbe dato la casa a tutti gli italiani, prevedeva la possibilità di costruire 450 mila vani e l'acquisto di 135 mila vani già costruiti. Le domande, come noi prevedevamo, furono dieci volte tanto, ma si ridussero alla metà dopo l'istruzione. Praticamente, non se ne è fatto niente o molto poco, ed era logico che fosse così.

Detta legge, non delimitando la categoria dei beneficiari, crea enormi speranze e aspettative. Presentarono domanda anche coloro che non ne avevano bisogno. Essa ha influito enormemente sul fermo delle vendite.

Il Ministro, nell'altro ramo del Parlamento, ha annunciato un altro disegno di legge riguardante l'edilizia convenzionata e un rilancio della legge n. 1179, stanziando una integrazione finanziaria di 3 miliardi, pari a 180 miliardi di nuovi investimenti. Ciò dimostra forse la buona volontà del Ministro, ma non basta. Noi riteniamo che la legge, così come è stata concepita, sia una brutta legge in partenza, e la pezza che si vuol mettere non ripara il buco. In effetti, per quanto riguarda i mutui, la legge non ha funzionato anche perchè i costruttori non possono aspettare l'eventuale compratore nelle more delle pratiche. Se proprio si vuole insistere su detta legge, io proporrei che, per lo meno, si circoscrivessero maggiormente le categorie che si vogliono facilitare (oggi si chiede un reddito annuo superiore a 1 milione e 200 mila, detratti i redditi di lavoro), ma anche si concedessero i mutui ai costruttori,

che poi li passeranno agli acquirenti, con i requisiti richiesti dalla legge. Ma 167 o 1.179 o altra sigla, non è qui il nocciolo della questione. L'Italia ha bisogno dell'iniziativa privata, che ha ricostruito la Nazione dalle rovine della guerra per l'81 per cento, e recentemente fino al 95 per cento, senza e ad onta delle vostre leggi eversive, e voi invece la frenate e la mortificate, non solo con l'aumento del costo del lavoro, che dal 1961 al 1965 è più che raddoppiato, e con l'aumento dei costi di costruzione, che negli ultimi tre anni (1963, 1964 e 1965) ha raggiunto l'ordine del 45-50 per cento, ma anche per le seguenti ragioni:

1) le incertezze create nei costruttori che dovevano approvvigionarsi di aree edificabili dall'applicazione, con criteri troppo estensivi, della legge 18 aprile 1962, n. 167; e le ancora più gravi incertezze scaturenti dalla più volte annunciata adozione di una nuova disciplina urbanistica a carattere spiccatamente eversivo e chiaramente rivolta ad estromettere i privati dalle iniziative che concorrono allo sviluppo delle costruzioni nei centri abitati.

2) la posizione di attesa assunta dal mercato edilizio in seguito alle ripetute dichiarazioni ufficiali, secondo le quali i prezzi delle abitazioni di nuova costruzione dovranno diminuire grazie alla nuova politica della casa e alla nuova disciplina urbanistica che il Governo di centro-sinistra intende realizzare; tale posizione ha enormemente e ulteriormente ristretto la capacità di autofinanziamento delle imprese e ha rallentato, specialmente al Nord, il ritmo dell'attività edilizia (vedere ad esempio gli effetti della legge n. 1179).

3) La politica urbanistica incerta e improduttiva di molti comuni e la loro inefficiente organizzazione, a causa delle quali la definitiva adozione e approvazione di piani regolatori viene ritardata di anni e nel frattempo la progettazione di nuovi fabbricati residenziali incontra serie difficoltà; il grave ritardo con il quale vengono evase, in molti grandi comuni, le domande di licenza di costruzione.

4) La progressiva, forte limitazione del credito fondiario e la crescente onerosità dei mutui, dovute sia al basso prezzo di mercato delle cartelle fondiarie, sia all'abbreviazione eccessiva del periodo di ammortamento dei mutui stessi.

5) L'estensione del vincolo sugli affitti e l'emanazione di disposizioni legislative che impediscono ai proprietari di abitazioni date in affitto in data anteriore al 1960 di aggiornare i canoni in base alle variazioni del potere di acquisto della moneta; il prolungamento e l'ampliamento del regime vincolistico degli affitti sconsiglia ormai gli investimenti per reddito in abitazioni che, una volta, assicuravano il collocamento di circa la metà delle unità di nuova costruzione.

6) Una legislazione fiscale che colpisce soprattutto le industrie delle costruzioni, lasciando ai privati speculatori sulle aree la possibilità di sottrarsi al pagamento di una parte delle imposte pagate dai costruttori; l'inclusione tra le caratteristiche di lusso delle abitazioni, stabilite queste ai fini fiscali, di requisiti che, nei Paesi progrediti, non sono più ritenuti di lusso e contribuiscono alla evoluzione della edilizia residenziale: l'ascensore, il secondo bagno, l'acqua calda centrale; l'istituzione di una imposta speciale sul reddito dei fabbricati già censiti o da censire che creerà nuove apprensioni e maggiore disorientamento tra gli aspiranti acquirenti di un alloggio che non sia strettamente economico e popolare e vivo giustificato disappunto tra coloro che, godendo già della esenzione pro-tempore dall'imposta ordinaria sui fabbricati, saranno colpiti dalla nuova imposta speciale.

Una conferma a tutte queste considerazioni noi la troviamo nel piano di programmazione che ha ridotto l'impegno finanziario per il settore abitativo, ma più ancora nella nuova legge urbanistica che ha confermato purtroppo quello che noi paventavamo, e cioè che è eversiva e massimalista. Si riparla di esproprio generalizzato delle aree e di indennizzi ridotti ed ingiusti, di competenza legislativa affidata alle regioni; nel regime transitorio statale i piani operativi saranno attuati da aziende municipalizzate, come se

non sapessimo che non esiste in Italia una azienda municipalizzata che sappia gestire economicamente e che non sia oberata da debiti. E poi il blocco quasi indiscriminato di tutti i terreni, lasciando ai privati solo quello che economicamente non può essere utilizzato, e ciò può durare per anni ed anni senza che il proprietario possa reclamare e senza neanche la sicurezza che alla fine il suddetto terreno sarà preso o respinto.

Noi ritorneremo, naturalmente, su detta legge ed anche sul cosiddetto stralcio, sua degna filiazione, quando la materia verrà in discussione; ma non ci si venga a dire che le opposizioni criticano e non avanzano proposte competitive, perchè noi liberali, fin dal 1965, abbiamo presentato una proposta di legge sulla disciplina urbanistica, sulla quale anche ci proponiamo di ritornare, ma che naturalmente non è stata neppure presa in considerazione dai compilatori ministeriali del disegno di legge.

Si pensò che ad ovviare alle deficienze dell'edilizia residenziale, si sarebbe provveduto con un incremento dei lavori pubblici, come nella prassi di tali crisi. In un mio precedente discorso, io dissi che ciò poteva essere ammesso come intervento d'urgenza, ma che non vi era da farsi grandi illusioni e citavo l'esempio degli Stati Uniti che in una contingenza simile, tanti anni fa, vararono una politica imponente di lavori pubblici, ma i risultati furono modesti. Nel caso nostro però il consuntivo dei Lavori pubblici è molto mediocre, perchè i lavori eseguiti dal 1963 sono passati negli anni successivi da 527 a 626, 689, 725 miliardi di lire; mentre tra il 1965 e il 1966 si è avuto un aumento solo del 5 per cento, ossia poco più dell'aumento dei costi.

In netto regresso sono poi i pagamenti del Ministero dei lavori pubblici per buoni e ordinativi su ordini di pagamento e per ordinativi diretti. Infatti i pagamenti in conto competenza dai 51 miliardi del 1963 sono balzati ai 147 del 1965; ma poi sono ridiscesi subito, dopo questo primo slancio dovuto in quel momento alla contingenza, a 99 per l'intero 1966, con una riduzione giusto di un terzo. Quelli in conto residui, dai 154 miliardi del 1963 sono balzati a 240 nel 1964,

ma poi sono diminuiti a 207 nel 1965 e crollati a 147 nel 1966, con una riduzione del 24 per cento rispetto all'anno precedente e del 39 per cento rispetto a due anni prima.

I pagamenti del Ministero dei lavori pubblici, fra competenza e residui, sono stati 206 miliardi nel 1963, 295 nel 1964, 354 nel 1965 e 246 nel 1966. In quest'anno la riduzione è del 31 per cento, mentre tra il 1963 e il 1966 l'aumento è stato solo del 20 per cento.

Quando si tiene conto che nel medesimo periodo il costo della mano d'opera è aumentato del 35 per cento, mentre il costo delle costruzioni civili (non potendo avere un indice di costo per le varie spese pubbliche) è cresciuto del 24 per cento, si vede a quanto si riduce l'incremento reale nei pagamenti pubblici.

In altri termini, i lavori pubblici, su cui si erano appuntate tante speranze e che erano circa un quinto dell'attività dell'industria delle costruzioni negli anni buoni, non sono saliti neppure al quarto del lavoro di quel periodo.

Se sono stato un po' severo, ma direi solo critico, nei riguardi della politica edilizia (nei cui errori si è voluto insistere con una pervicacia che ha perfino superato quella con cui si portò avanti la nazionalizzazione dell'energia elettrica, e che è stata di questa perfino più grave nelle sue conseguenze deleterie) un po' meno critico sarò per la politica della strada.

Prima però di passare a questo argomento mi sia consentito di accennare a un piccolo fatto marginale, che penso sia sfuggito ai legislatori, ma che può essere facilmente riparato. Intendo riferirmi alla legge 3 dicembre 1964, n. 1259, recante « Nuove disposizioni per accelerare la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 ».

Orbene, l'articolo 1 di detta legge stabilisce che i limiti di contributi previsti dall'articolo 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1465, sono elevati nelle misure prescritte nei primi quattro commi dell'articolo 4 della legge numero 1457, come risultano modificati dalla legge del 1964, n. 357.

Orbene, la legge n. 1457, del 4 novembre 1963, riguarda la catastrofe del Vajont che con la sua modifica dianzi accennata, con la legge n. 357 del 1964, prevede quanto segue: « Per la ricostruzione di unità immobiliari destinate ad uso di abitazione che avessero più di sette vani utili, possono essere concessi dagli istituti di credito fondiario, per la parte di spesa eccedente il contributo di cui al precedente comma e fino a 12 milioni di lire, mutui di favore al 3 per cento, ammortizzabili in 35 anni ». Non vi è dubbio che, in base alle predette norme di legge e in base a quanto esposto dallo stesso presentatore della legge n. 1259, onorevole Sullo, si è voluto estendere ai danneggiati del terremoto dell'agosto 1962 la stessa forma dell'intervento previsto per la catastrofe del Vajont, comprendente anche la concessione del contributo per l'interesse sui mutui trentacinquennali al 3 per cento. Tuttavia il suaccennato contributo non può essere concesso ai sinistrati del sisma dell'agosto 1962 perchè nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici non sono mai stati stanziati fondi per tali spese. Infatti, col bilancio di previsione per l'esercizio 1967, così come per i precedenti bilanci, viene stanziata al capitolo 5323 della sezione spese, in unica soluzione, la somma di 7 miliardi 500 milioni per contributi *una tantum* per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962.

D E L U C A L U C A . Ancora debbono ricostruire le case distrutte in Calabria dal terremoto del 1908!

C H I A R I E L L O . È vero, ma qui si chiede molto poco: si tratta di piccolo settore.

Invero, pur risultando in detto capitolo del bilancio richiamato alla legge 1259, che, come innanzi detto, prevede oltre al contributo *una tantum* anche la concessione di mutui al tasso di favore del 3 per cento, ammortizzabili in 35 anni, limitatamente alla ricostruzione di unità immobiliari destinate ad uso di abitazione che avessero più di sette vani utili, la relativa norma non può trovare pratica applicazione perchè nel bilancio del Mi-

nistero dei lavori pubblici manca lo stanziamento specifico nella sezione spese in annualità.

Per la zona del Vajont, invece, è previsto, così come prescrive la legge 1259, un apposito capitolo della sezione spese in annualità, per la concessione dei mutui trentacinquennali a tasso agevolato. Per ovviare alla manchevole applicazione della legge, per quanto riguarda le zone colpite dal sisma del 1962, è necessario, oltre che giusto, *a*) sollecitare l'iscrizione in apposito capitolo di bilancio, nella sezione spese in annualità, di uno stanziamento di fondi anche per i sinistrati dal sisma dell'agosto 1962, così come è previsto lo stanziamento di 20 milioni nel capitolo di spesa 1953-48 per la zona del Vajont; *b*) sollecitare la stipula, così come prescrive la legge, di apposita convenzione tra gli istituti di credito fondiario e i Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, senza la quale le domande di mutuo non possono essere prese in considerazione. Per i danneggiati del Vajont è stata infatti stipulata la prescritta convenzione con la Cassa di risparmio delle provincie venete ed altri istituti bancari. Le convenzioni potranno essere stipulate sulla falsariga di quelle già operanti per il Vajont e di quelle della legge 1179 del 1º novembre, recante norme per l'incentivazione dell'attività edilizia. Come è noto, con la convenzione prevista dalla legge 1179, lo Stato, oltre a concedere un contributo sugli interessi per i mutui da contrarsi, assume a proprio carico anche lo scarto cartelle costituito dalla differenza tra il valore nominale di esse e il prezzo di borsa corrente al momento della loro conversione in contanti. Si ritiene opportuno far presente che, essendo in numero limitato le unità immobiliari con più di sette vani utili, le sole per le quali la legge 1259 prevede la duplice forma di intervento, cioè il contributo *una tantum* e il contributo trentacinquennale a tasso agevolato, sarebbe sufficiente un modestissimo stanziamento di fondi nella sezione spese in annualità per consentire la piena applicazione della legge 1259 anche a favore dei sinistrati del sisma dell'agosto del 1962.

Chiedo scusa di essermi intrattenuto un po' lungamente su questo piccolo fatto marginale in sede di discussione di bilancio, ma mi è sembrato doveroso farlo per un criterio di giustizia distributiva e perchè i dati da fornire risultassero sufficientemente chiari.

E ritorniamo al bilancio, e precisamente al settore strade cui avevo dianzi accennato.

In questo settore, per l'impulso e la forza inarrestabile delle cose ed anche per il personale impulso dei dirigenti tutti del Ministero dei lavori pubblici — questo bisogna onestamente riconoscerlo — qualche cosa si muove. Siamo lontani, oggi, dai tempi in cui da alcuni banchi si diceva che la politica dell'automobile era la politica dei ricchi e che di autostrade non si doveva più parlare. Oggi la Russia ci insegna che i satelliti sono una gran bella cosa, ma che la politica della strada è l'unica che può avvicinare i popoli, che può potenziare una Nazione e valorizzare terre lontane.

Il recente dibattito promosso a Torino dalla fondazione Einaudi, al quale hanno partecipato personalità di tutti i partiti, ha dimostrato che il Mezzogiorno non può potenziarsi se le industrie localizzate nell'estremo Sud debbono impiegare due giorni per far giungere i loro prodotti nella pianura padana. Io credo che il signor Ministro — pensavo che oggi sarebbe stato presente — ricorderà che fin dai tempi della sua fanciullezza — egli è calabrese — si parlava di raddoppio della Battipaglia-Reggio. Eppure, questo, ancora non è un fatto compiuto, nè si parla ancora della Jonica, la cui valorizzazione sarebbe così importante. Ci è voluta tutta la energia del Ministro, in questo caso, per completare gli appalti dell'autostrada Battipaglia-Reggio, ma l'Adriatica ancora non ha il suo pieno finanziamento e per il tratto Avellino-Canosa della Napoli-Bari mi sembra che le cose non siano ancora a buon punto. Per la Sicilia è la stessa cosa. Se non si affronta il problema dello stretto, con l'intento di risolverlo, la Sicilia sarà sempre terribilmente lontana. Vedo, per esempio, che la costruzione dell'autostrada Roma-Aquila, affidata ad una società IRI, si sviluppa a tempo di primato. Ed allora si affidi di pre-

ferenza a queste società l'incarico di tali costruzioni ed all'ANAS si affidino in prevalenza i compiti di regia generale, della stretta sorveglianza, dell'indispensabile collegamento tra le varie iniziative. E le nostre terre del Sud — parlo soprattutto della Basilicata e della Calabria — abbiano anche più aeroporti, se si vogliono veramente affratellare le nostre regioni. Si debbono organizzare, tanto per fare un esempio, i *charters* carichi di turisti anche verso le nostre incomparabili spiagge calabresi e non solo verso le spiagge dell'alto Adriatico.

È inutile, quindi, o per lo meno poco produttivo, perfezionare strade settoriali e trascurare le grandi vie di comunicazione, ed è inutile fare piccoli tronconi di autostrade quando questi non sono allacciati alla grande rete principale. L'Italia ha fatto abbastanza in questo campo, ma occorre fare di più e meglio, e solo quando, ad esempio, sarà completata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria potremo dire che si è fatto il primo serio tentativo, dall'unità d'Italia, di avvicinare il Nord al Sud.

D E L U C A L U C A . La stanno facendo più stretta di quella, ad esempio, che va da Roma a Milano.

C H I A R I E L L O . Infatti mancano le due banchine laterali.

La Russia, come dicevo prima, ha compreso, anche se con ritardo, tutto ciò, e mentre la nostra società privata FIAT vi sta impiantando quelle che dovranno essere tra le più grandi fabbriche automobilistiche del mondo, è stata posta in cantiere, in Russia, la costruzione di migliaia e migliaia di chilometri di autostrade, di mille motel e di mille ostelli. Oggi in Russia ce ne sono solo 40 molto deficienti ma, ripeto, si prevede la costruzione di mille motel e di mille ostelli.

Naturalmente bisognerà sapere utilizzare queste nostre strade, nel senso che la rete degli autotrasporti e tutte le società che hanno impiantato delle solide attività in questo senso debbono essere aiutate e non soffocate, come si sta facendo, senza creare al posto di queste attività fiorenti, i soliti mastodontici carrozzoni che poi diventano rapidamente

passivi, per cui allo spaventoso *deficit* delle Ferrovie bisognerà poi aggiungere un altro spaventoso *deficit*, quello dei trasporti su strada. Ma questo è un altro discorso su cui bisognerà tornare in altro momento e che può portare alla conclusione che si debba fare una sana politica del problema strada-rotatoria nel più vasto quadro dell'armonico sviluppo di tutti i trasporti, compresi quello aereo, marittimo, idroviario, eccetera, e non si voglia invece che lo Stato si occupi di tutto e quasi sempre male, persino di dischi e canzonette, lasciando da parte solo i barbieri.

Volendo inserire anche, nella discussione sulle autostrade — signor Sottosegretario — un problema che potremmo dire locale, ma che poi, in fondo, non è così, desidererei richiamare l'attenzione del Ministero sull'assoluta necessità che si dia l'avvio alla seconda autostrada Napoli-Pompei, che è forse la più trafficata d'Italia e che è già al limite delle sue capacità ricettive. Se è vero, come asseriscono i tecnici, che il *plafond* massimo di un'autostrada è di 30.000 veicoli al giorno, con la Napoli-Salerno siamo già al doppio di tale *plafond*: figuriamoci quello che ne risulterà se consideriamo il solo tratto Napoli-Pompei, che è infinitamente più congestionato dell'intero tratto Napoli-Salerno e che si prevede dovrà sopportare, nei suoi 23 chilometri di percorso, un traffico medio orario di 5.000 veicoli nelle 24 ore: si può immaginare quello che avverrà nelle ore di punta.

In queste condizioni, la Società autostrade meridionali (io non la conosco né conosco i suoi componenti in nessuna maniera, ma tanto per dire le cose come sono) ha fin dal 1965 inoltrato domanda all'ANAS per il raddoppio della Napoli-Pompei e, più precisamente, ha proposto di costruirne un'altra a 700-800 metri di distanza dalla prima, per ragioni tecniche. Ebbene, è incredibile a dirsi, non si chiede niente a nessuno. I 10-12 miliardi occorrenti sono pronti, ma l'ANAS nicchia e le sue argomentazioni mi sembrano pretestuose.

Onorevole Ministro, vorrei pregarla di portare la sua personale attenzione su questo problema che non è un problema locale, ma è un problema italiano, che sta diventando

vitale per Napoli e per il quale una volta tanto, ripeto, non si chiede il contributo di nessun ente.

Tenga pure presente, onorevole Ministro, che, con l'apertura dell'autostrada Salerno-Reggio e della nuova strada di scorrimento veloce della penisola sorrentina (che dovrà pur farsi, ad onta delle violente e non sempre disinteressate discussioni che ha già suscitato e sulle quali non intendo per il momento intervenire), la Napoli-Pompei diventerà fra qualche anno assolutamente inefficiente.

Il bilancio dei Lavori pubblici è molto complesso, come dicevo dianzi, e sono tanti gli argomenti che dovrebbero essere trattati, come, per esempio, la politica del suolo, dei fiumi, dell'edilizia scolastica e carceraria, ma dovrò astenermene. Su un punto tuttavia è bene che anche la nostra voce si levi insieme a quella di tanti altri: è la questione del personale. Non si possono vincere le battaglie se non si ha la truppa sufficiente ed addestrata. Lei sa, signor Ministro, che la legge n. 3389 dell'agosto 1966, con cui si aumentavano i ruoli organici del Ministero dei lavori pubblici del 50 per cento, non risolve nulla perchè dà solo parziale sistemazione a situazioni già esistenti. Ho letto, tanto per fare un esempio, qual è la situazione dei geometri, ma penso che per tutte le altre categorie sarà suppergiù lo stesso. Con 1200 posti di ruolo per geometri, nel 1965 ne erano in servizio 2766. I posti di ruolo, col disegno di legge, divengono 1947, ma ne restano fuori ancora 819, che pure prestano da anni regolare servizio. E che dire poi delle varie qualifiche dei geometri, che, secondo una classifica vecchia di molte decine di anni, sono ben sei? Pensate, per esempio, che oggi 2.000 geometri sono in servizio da 20 anni e che attendono di entrare nei 387 posti previsti alla quarta classifica, che oggi sono soltanto 193. Come si può parlare di allargamento di competenze con questa deficienza di quadri, con questo tipo di carriere così mortificanti?

Noi pertanto, signor Ministro, non possiamo essere contenti del bilancio del suo Dicastero, che naturalmente si inquadra in quello, ancora più carenziale, di tutto lo

Stato, che per il 1967 avrebbe dovuto tener conto dell'assoluta necessità di ridurre in maniera sensibile sia le spese fuori bilancio sia il deficit globale, che avrebbe dovuto essere in linea con la programmazione, migliorata nelle sue qualità costitutive e nelle sue relazioni interne, e avrebbe dovuto essere adeguato alle necessità del mercato finanziario nazionale e alle necessità della prevedibile congiuntura 1967. Non mi è facile fare un'analisi minuta delle cifre del bilancio generale, che pur sarebbe interessantissima, ma potremmo, a mo' di sintesi, accennare agli elementi negativi ed agli elementi positivi che risultano in una sintesi globale.

Fra gli elementi negativi occorrerà citare: a) eccessivo aumento delle entrate fiscali sia per il previsto aumento naturale, sia per nuove e maggiori imposte e tasse, ciò che determinerà nel 1967 una maggiore pressione fiscale sul Paese, anche tenuto conto degli aumenti monetari del reddito nazionale; b) il bilancio, nelle sue previsioni di entrata, sconta dall'inizio una pressione inflazionistica dell'ordine del 2,5 per cento; c) minore qualificazione delle spese sia nella loro grande ripartizione tra spese correnti ed in conto capitale, sia all'interno delle stesse spese correnti; d) aumento del *deficit* finanziario di bilancio; e) fabbisogno finanziario globale dello Stato, tuttora molto alto rispetto alle possibilità del mercato finanziario del Paese; f) ricorso al mercato finanziario anche per copertura di spese correnti.

Sono da considerare invece elementi positive fuori bilancio, specie nel settore delle spese fuori bilancio specie nel settore delle spese correnti; b) tentativo di diminuzione del fabbisogno di ricorso al mercato finanziario e di ricorso per copertura di spese correnti. Entrambi questi elementi positivi sono però in gran parte solo simbolici.

La parola d'ordine oggi, che viene fin dalle più alte sfere dello Stato, è che le cose vadano sensibilmente meglio e che, anzi, tale miglioramento diventi sempre più stabile. Noi non ne siamo convinti, e non solo perchè è aumentata la disoccupazione, come ha onestamente riconosciuto il ministro Bosco alla recente conferenza triangolare e come hanno confermato lo stesso onorevole Cucchi (che

nella sua relazione al disegno di legge sui fitti ammette una riduzione degli occupati nell'edilizia ed aziende collegate attorno alle 600 mila unità) e l'ingegner Glisenti, presidente dell'Intersind, cioè IRI (che ha dovuto rilevare che la mano d'opera impiegata è in flessione e lo sarà ancora più negli anni successivi al 1966, a cominciare da quello in corso), ma per una serie di considerazioni che brevissimamente riassumerò.

Solo una seria politica di investimenti potrà permettere che la ripresa congiunturale diventi effettiva e stabile. Invece ciò non si vede nel bilancio e fuori bilancio si vede che queste, nel 1965, sono state di 1810 miliardi, nel 1966 di 1845, nel 1967 di 1932 miliardi. Aumento modico, come si vede, ma che poi in fondo è più apparente che reale, perchè tra le spese di investimento fuori bilancio vi sono gli aumenti di fondi di dotazione dell'Epim, dell'ANMI, e della « Cogne », che sono delle vere e proprie coperture di perdite di esercizio, mentre lo slittamento monetario del 2,5 per cento, che lo stesso Governo ammette per il prossimo anno, ridurrà in fumo gli 87 miliardi previsti in più. Vi è, infine, la defiscalizzazione degli oneri sociali, su cui tanto si è parlato, che comporterà un aumento del costo del lavoro di 380-390 miliardi e che servirà a coprire, in parte, il *deficit* esplosivo ed improvviso che si manifesta negli enti previdenziali.

Oggi l'Italia viaggia all'insegna di due grandi bandiere: scioperi e scandali.

Di entrambi non intendo parlarvi perchè credo siano cose fin troppo evidenti, comunque si voglia vedere e giudicare il problema. Tutti scioperano: dai magistrati ai medici, dai cancellieri ai previdenziali, dagli elettrici ai dipendenti degli enti locali; soprattutto scioperano i dipendenti di quelle organizzazioni che dovrebbero essere pilote della Nazione: cioè lo Stato e gli enti parastatali; potrei dire che in questo momento non scioperano solo i dipendenti delle aziende private e dei cosiddetti grandi monopoli privati. È una considerazione, questa, che va fatta e che deve indurci a tante meditazioni!

Per gli scandali, guardiamoci attorno: ci è facile osservare che gli scandali che scoppiano sono di numero infinitamente minore a quelli che dovrebbero scoppiare e che ri-

mangono soffocati; dopo di che l'onorevole Presidente del Consiglio gira per l'Italia e viene a dirci che tutto va bene, che la situazione è tranquillizzante, e che, guarda un po', fra i vari gruppi della maggioranza regna il più perfetto accordo, riflesso questo del più perfetto accordo che regna fra le varie fazioni di ciascun gruppo della maggioranza. E noi, quasi quasi, dobbiamo anche crederci! Noi invece non ci crediamo. Crediamo solo all'indebitamento progressivo dello Stato, che oggi elegantemente si dice « ricorso al mercato finanziario » e che per il 1967 sarà di 3800-3900 miliardi, cui bisognerà aggiungere il fabbisogno dell'IRI, ENI, Enel, eccetera, per i quali, potrei dire, non esistono bilanci attivi ma solo passivi.

Per tutte queste ragioni noi esprimiamo la sfiducia a tutto il bilancio, in generale, dello Stato per il 1967, ed essenzialmente per le seguenti ragioni: *a)* accentua la pressione sui consumi, aumentando fortemente le spese correnti, mantenendo costanti le spese di investimento e riducendo ulteriormente il risparmio pubblico, quando la necessità della situazione economica e finanziaria esigerebbe esattamente una politica opposta a quella sopra detta; *b)* con la defiscalizzazione degli oneri sociali faciliterà un fenomeno di rottura del già precario e già altrimenti minacciato equilibrio fra i costi ed i ricavi di produzione; *c)* determina un drenaggio di capitali dal mercato finanziario, che è ben oltre il limite del sopportabile, specie in una situazione come quella italiana, per cui i capitoli stessi non potranno essere utilizzati per gli investimenti produttivi. Grazie. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare sulla tabella n. 8, passiamo all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (tabella n. 9).

E' iscritto a parlare il senatore Preziosi. Ne ha facoltà.

P R E Z I O S I . Poichè non è presente alcun rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, io rinuncerei alla parola.

P R E S I D E N T E . È presente il sottosegretario De' Cocci; pertanto il Governo è rappresentato. Lei può dunque parlare, senatore Preziosi.

P R E Z I O S I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento sul bilancio dei Trasporti vuole limitarsi ad un problema specifico, che peraltro interessa vaste zone del nostro Paese, soprattutto tra le più depresse dell'Italia meridionale: il problema delle linee passive, cosiddette a scarso traffico, definite « rami secchi » dall'amministrazione ferroviaria. Noi comprendiamo l'intento, pur lodevole, di evitare notevoli passività all'azienda ferroviaria, ma la smobilitazione delle linee ferroviarie deficitarie nel nostro Paese, per circa 5 mila chilometri, è davvero un problema che va visto non tanto sotto un profilo economico, quanto sotto un profilo sociale.

Bisogna soprattutto considerare quali potrebbero risultare, con simili decisioni, i danni indubbiamente enormi e irreparabili che certo subirebbe la già ridotta economia di tante zone depresse del nostro Paese, quali sarebbero le ripercussioni di ordine sociale che ne deriverebbero per le già tanto disagiate popolazioni delle zone montane e di quelle località che sono congiunte ai capoluoghi, alle zone più attive, dalla vicina ferrovia soltanto.

Un problema così importante, quale quello che sto prospettando, non può essere liquidato con certe generiche affermazioni,

quali quelle usate dal relatore sul bilancio, quando dice che sulla *vexata quaestio* dei rami secchi: la Commissione ha insistito per le necessarie garanzie dei servizi sostitutivi efficienti, sulle condizioni del personale non più addetto al servizio ferroviario; sulla conoscenza della metodologia con la quale è calcolato, per la parte della spesa, il coefficiente di esercizio; sull'opportunità di esaminare, con il massimo scrupolo, i casi che si riferiscono a zone suscettibili di una particolare valorizzazione industriale e tali da consentire un impiego razionale del mezzo ferroviario. Questo è l'unico periodo della relazione in cui si parla del nostro problema da parte del relatore, ma egli, nella sua brevità, non ha saputo — mi perdoni il relatore, ora assente — fare una puntualizzazione su un problema che è sentito e considerato come ragione di vita da milioni di cittadini di tante zone vicine e lontane del nostro Paese.

Io non dimentico una relazione del luglio del 1959 del collega relatore sul bilancio dei Trasporti al Senato, in quell'epoca; quel collega, nella sua relazione, affermava che vi era un settore ove si poteva ottenere una decisa riduzione della passività del bilancio dei Trasporti, a vantaggio anche di un miglioramento dell'economia di certe zone, eliminando i cosiddetti rami secchi, ossia quei tronchi ferroviari la cui passività di esercizio era quasi sempre una conferma della inutilità economica e sociale del servizio stesso.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue **P R E Z I O S I**). Era questo un ragionamento assai semplicistico, anzi errato, soprattutto quando, volendo dare forza alla sua tesi abolizionistica, quel collega aggiungeva che bisognava fare assegnamento, in primo luogo, sulla solidarietà e sul senso di responsabilità degli uomini politici, degli amministratori e dei parlamentari che, prima di assumere la difesa di qualcuno dei rami

secchi, dovevano ascoltare i pareri dei tecnici, e che bisognava poi bandire la demagogica giustificazione che una ferrovia, anche gravemente passiva, rappresenta sempre un vantaggio per la regione entro la quale opera, perché — diceva quel relatore — il disavanzo non viene sanato dalla gente locale, ma dallo Stato. Questo discorso stantio, da crociato inutile, fu contraddetto allora dal collega re-

latore alla Camera, sempre sul bilancio dei Trasporti del luglio 1959, il quale, pur parlando di una coraggiosa — non so fino a che punto — amputazione dei rami secchi, dovette però riconoscere che il problema, trasportato da un piano teorico ad un piano applicativo, lasciava intravedere con molta evidenza che le particolari condizioni economico-geografiche del nostro Paese consigliavano, come ancor oggi consigliano, moltissima cautela nell'attuazione di un piano di ridimensionamento della rete ferroviaria italiana.

Noi non è che ci opponiamo in maniera preconcepita ad un certo nuovo indirizzo della politica ferroviaria verso la eliminazione di certi rami veramente secchi della rete ferroviaria, ma diciamo con fermezza che, se occorre, ciò deve avvenire, in certi casi da configurarsi specificatamente, con assoluta obiettività. Procedere alla sostituzione della rotaia con il più economico mezzo stradale, è un modo di dire, ma ciò deve avvenire solo quando le condizioni oggettive lo consentano, e la rete stradale e l'economia della zona lo permettano. Non basta indicare quali linee ferrate si vogliono abolire, ma è necessario indicare le ragioni specificatamente obiettive per ognuna di esse, senza dimenticare poi che il nostro Paese non dispone certo di molte ferrovie; per chilometri quadrati e per numero di abitanti la nostra rete ferroviaria è la più bassa dell'Europa, per cui sarebbe cosa assurda voler addivenire *tout court* alla chiusura di circa 5.000 chilometri di strada ferrata.

L'onorevole Ministro dei trasporti ed i suoi collaboratori non pensiamo possano, attraverso la chiusura delle cosiddette linee passive, creare ulteriori strozzature ed ostacoli che comprometterebbero per sempre le già scarse possibilità di sviluppo economico delle regioni depresse del nostro Paese. Ma è sicuro l'onorevole Ministro dei trasporti, sono sicuri i suoi collaboratori della Direzione generale delle ferrovie che sia stato fatto il minimo necessario almeno per ridurre il *deficit* delle linee considerate a scarso traffico e per offrire ad esse ogni possibilità di risalire la corrente e dare di più? Non mi si accusi di provincialismo se parlo di alcune li-

nee a scarso traffico dell'Italia centrale e dell'Italia meridionale, esemplificando con riferimenti specifici le tesi di carattere generale circa la chiusura e la conseguente sostituzione delle linee considerate passive.

Ad esempio, per alcuni cosiddetti rami secchi si pone il problema del mancato rammodernamento e della mancata attuazione delle opere di risanamento degli impianti, e cito una strada ferrata non della mia regione: il tronco ferroviario Ascoli-Porto d'Ascoli. Se vi è un progressivo venir meno della manutenzione di alcuni tronchi ferroviari e vi è un progressivo abbandono degli stessi, come si può parlare giustamente di passività che debbono prevedere la soppressione? D'altro canto il processo di industrializzazione in atto nella bassa valle del Tronto e nel suo immediato entroterra — zona in cui per il suo carattere di area depressa opera la Cassa per il Mezzogiorno — fa diventare ancora più necessaria detta linea ferroviaria che si vuole sopprimere, proprio perchè determinati prodotti, come il travertino, il carbon fossile, il *coke* di petrolio possono essere trasportati solo con carri merci, mentre tra l'altro detti prodotti, unitamente alla cellulosa, alla carta, agli elettrodi di carbone, al carburo di calce e così via, hanno bisogno di fruire, come attualmente fruiscono, di particolari tariffe.

Così ancora è da evitare il minacciato smantellamento della linea ferroviaria Fabriano-Macerata-Porto Civitanova, perchè ciò rappresenterebbe il tracollo dell'economia dell'intera provincia e aggraverebbe ancor più lo stato di disagio di vari ceti e soprattutto dei lavoratori, degli studenti eccetera. Ed ancora la soppressione della Fano-Urbino e della Pergola-Fabriano toglierebbe alla vallata del Metauro l'unica sua arteria ferroviaria, e tutta la provincia di Pesaro sarebbe posta nel settore delle comunicazioni in uno stato arcaico e paradossale, con una fascia costiera completamente avulsa dal suo entroterra provinciale.

Ho citato alcuni esempi, ma scendendo ancor più nel dettaglio è chiaro che le evidenti deficienze ancora esistenti nelle comunicazioni del Mezzogiorno costituiscono notoriamente uno dei fattori strumentali da

modificare attraverso nuovi miglioramenti, per consentire l'auspicata rinascita delle regioni meridionali.

Il problema che sovrasta ogni altro nel Mezzogiorno è quello del miglioramento e, logicamente, ogni ridimensionamento non può essere che conseguenza di esso. Abolire linee ferroviarie in zone che sono già deficienti, sia nel campo ferroviario sia in quello stradale, è un grave errore, se si considerano certi programmi di notevoli investimenti governativi per un maggiore sviluppo economico ed una più diffusa e concreta trasformazione agricola ed industriale.

A parte specifiche considerazioni e motivi economici e sociali che possano rendere necessario e in alcune zone indispensabile il mantenimento ed il miglioramento del servizio ferroviario da parte dello Stato, non dimentichi l'onorevole Ministro che vi è un punto da tener presente in maniera chiara ed è che l'entità del *deficit* assai spesso viene influenzata in senso negativo dalle deprecabili condizioni in cui si trovano alcuni servizi. La vecchia, dibattuta questione della concorrenza tra strada e rotaia potrebbe esaminarsi solo per zone servite da una fitta rete di comunicazioni stradali e non certo, quindi, per molte zone meridionali.

Esemplificando ancora, poichè mi si dà la possibilità con questo mio intervento, desidero indicare come e per quale motivo le due uniche strade ferrate esistenti nella mia regione, l'Irpinia, che ha il triste primato di essere una delle zone più depresse del nostro Paese (anzi è, come reddito, all'ultimo posto) e cioè le strade ferrate Rocchetta-S. Antonio-Avellino e Benevento-Avellino-Mercato S. Severino sono considerate rami secchi da recidere; i binari di corsa di queste strade ferrate su tutte le tratte della Rocchetta-S. Antonio-Avellino si trovano nelle condizioni esistenti al tempo dell'apertura di dette linee, cioè nell'anno 1878; più precisamente le rotaie sono di primo tipo, in maggior parte consumate oltre il limite massimo, sì da non garantire la sicurezza dell'esercizio. Vi sono, in linea generale, rotaie di sei metri (pochissime da 18 metri) contro quelle da 45 metri delle linee a grande traffico) per cui spesse volte, anzi quasi sempre, non è consentita una velocità superiore ai 40 chilometri orari.

Vi sono tratti di linea con poca, o addirittura senza massicciata di pietrisco, dove spesso le rotaie poggiano su sola argilla; ponti quasi in rovina, scarsa e insufficiente manutenzione di un armamento che, ripetiamo, è vecchissimo. Per normalizzare l'esercizio di questa linea ferrata ed evitare tanta passività — e queste considerazioni valgono un po' per tutte le linee a scarso traffico dell'Italia meridionale — basterebbe curare la manutenzione reale dei binari evitando almeno certi maggiori danni all'esercizio, rendendo armonici e non contrastanti gli orari ferroviari, dando ai viaggiatori la possibilità di raggiungere facilmente i centri delle regioni viciniori — parlo della mia zona — come Napoli, Roma, Potenza e Bari in modo che i viaggiatori possono ritornare a casa nella stessa giornata. Occorrerebbe inoltre evitare che i passeggeri viaggianti su treni composti tutti da automotrici provenienti da Rocchetta-S. Antonio-Avellino e diretti a Napoli o a Roma, all'arrivo ad Avellino siano costretti a trasbordare mentre i treni in arrivo a Rocchetta-S. Antonio da Avellino dovrebbero trovare subito il prosieguo per Foggia-Bari-Gioia del Colle e Potenza. Non si sa perchè non si sia mai voluta restituire, da parte dell'amministrazione ferroviaria, alla linea Rocchetta-Avellino e Benevento-Avellino-Napoli la concessione della tariffa ferroviaria per il trasporto delle merci, bagagli e viaggiatori godute dall'apertura di dette linee ferrate fino al 1912 così come viene praticato per altre linee vicine (Napoli-Caserta; Napoli-Castellammare e così via) istituendo inoltre quei biglietti a tariffa locale il cui bisogno è sentito soprattutto in zone a bassissimo reddito come l'Irpinia.

Questi suggerimenti non sono dettati da un deteriore provincialismo, ma sono ispirati dal desiderio di dimostrare all'onorevole Ministro e agli organi competenti del suo Ministero la strada attraverso la quale sarebbe possibile rendere più efficienti certe linee a scarso traffico, riducendone notevolmente il passivo. Al contrario, si arriva all'assurdo di concedere nei passati anni, piuttosto vicini nel tempo, nella stessa zona — parlo anche della mia zona — cifre ingenti a linee in concessione per la creazione di modernissime e costose attrezzature, mentre si trascura

quasi totalmente la necessaria manutenzione di alcune linee statali il cui *deficit* aumenta, non essendo gli impianti curati come si dovrebbe.

E poi si parla di rami secchi da recidere dimenticando, onorevoli colleghi, che il mantenimento di certe linee è comunque consigliato da gravi ragioni economiche e sociali e dall'esistenza di certe reti stradali che, pur essendo statali, sono spesso lasciate in uno stato di pauroso abbandono. Allo stato dei fatti, se vi sono linee a scarso traffico, queste potrebbero essere abolite soltanto nel caso che vi fossero efficienti reti stradali e non esistessero certe situazioni economiche e sociali già accennate, e che in certe nostre zone depresse vi fossero strade adatte ed idonee per assorbire tutto il traffico che oggi si effettua a mezzo ferrovia, sostituendo al treno gli automezzi (come si propone soprattutto da alcune parti interessate al potenziamento di certune società automobilistiche per trasporto di merci e viaggiatori). D'altra parte non crediamo in alcun modo che le comodità, la sicurezza, il rispetto degli orari, la frequenza delle corse, il numero dei posti a sedere, la regolarità dei servizi che ci possono dare i treni possano essere sostituiti o garantiti da certe autocorriere di linea. Non parliamo poi delle speculazioni che verrebbero fatte, ad esempio, sulle tariffe. Sì, è vero che nella zona da me indicata è in costruzione l'autostrada Napoli-Bari, che già arriva fino ad Avellino, ma purtroppo essa si snoda in plaghe diverse da quelle attraversate dalle strade ferrate. Per lunghi periodi invernali in alcune zone dell'alta Irpinia - la mia regione - ad esempio il traffico automobilistico viene bloccato dalla neve. Se non ci fosse la strada ferrata intere popolazioni rimarrebbero isolate; ed allora come si recherebbero al lavoro migliaia di impiegati o lavoratori che per ragioni familiari non possono vivere nel centro cittadino? E i trasporti merci possiamo forse ignorarli?

Concludendo questo mio breve intervento su un problema che interessa tante, tante zone del nostro Paese, le cui popolazioni sono veramente in ansia per le ventilate soppressioni, desidero affermare che il problema dei cosiddetti rami secchi, che si trascina stan-

camente e contraddittoriamente da anni e che, qualche volta, esplose con provvedimenti parziali ed unilaterali, adottati dal Ministero dei trasporti con discutibili decisioni, va risolto in un solo modo: sottoporre al Parlamento un provvedimento organico che risolva il problema nella sua interezza. Bisogna però considerare che se è dovere dello Stato porsi il problema del bilancio dell'azienda ferroviaria, lo Stato ha anche un compito di giustizia sociale verso le popolazioni delle zone depresse, compreso il Mezzogiorno, la cui faticosa ascesa è irta di difficoltà anche di ordine psicologico, oltre che economico. Nè bisogna dimenticare che certe importanti decisioni vanno anche adottate nel quadro dei Comitati regionali per la programmazione economica, il cui parere è opportuno per una valutazione di merito, che tenga conto della particolare situazione delle zone servite dalle strade ferrate cosiddette a scarso traffico, nel quadro di una politica regionale di sviluppo.

Infine, affermando la necessità di sottoporre al Parlamento un provvedimento organico che risolva il problema nella sua interezza, intendo dire che nel provvedimento vanno comprese anche le ferrovie in concessione e la restante materia, perchè è chiaro che noi dovremmo opporci con la massima energia a che si adottasse un provvedimento parziale e limitato alle Ferrovie dello Stato, senza il proposito di sistemare tutto il settore dei trasporti ad impianti fissi.

Concludendo, con il mio intervento — onorevole Sottosegretario — a nome della mia parte politica, pur essendomi soffermato particolarmente su un problema specifico dei trasporti, che riguarda ed interessa milioni di cittadini, ho voluto prospettare situazioni che vanno esaminate e considerate esclusivamente nell'interesse generale del Paese ed in particolare delle sue zone depresse. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Giacomo Ferrari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Aimoni, Bertoli, Fortunati, Maccar-

rone e Pirastu. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

Z A N N I N I , *Segretario:*

« Il Senato,

riconosciuta la necessità e l'urgenza di dare una sistemazione razionale e adeguata alle comunicazioni ferroviarie Brennero-zona tirrenica, presupposto per lo sviluppo dei rapporti turistici e commerciali con l'Europa centrale;

riconosciuto che tale sistemazione può ottenersi con la creazione della direttissima Spezia-Parma-Suzzara-Verona;

riconosciuta la necessità e la convenienza di ammodernare e potenziare il percorso con impianti di doppio binario e di elettrificazione;

tenuto presente che tale provvedimento da anni è chiesto dalle Provincie, dai Comuni e dalle Camere di commercio delle zone interessate, come lo affermano i numerosi convegni ai quali hanno partecipato, con fiduciosa speranza, Enti locali ed Enti economici nonchè Organizzazioni varie, coi molti ordini del giorno inviati a tutte le Autorità e in particolare al Ministero dei trasporti;

accertato che ostacolo a tale provvedimento è costituito dal tronco Parma-Suzzara in gestione privata;

invita il Governo a procedere, qualunque sia la posizione attuale della concessione, al riscatto del tronco Parma-Suzzara;

e successivamente a procedere all'ammodernamento e potenziamento, compresa la elettrificazione, dell'intero percorso La Spezia-Verona e alla duplicazione del binario per l'intero tronco La Spezia-Parma ».

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

F E R R A R I G I A C O M O . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, non intendo trattare tutto l'ampio problema dei trasporti, in verità oggi più che mai all'ordine del giorno dell'opinione pubblica per la sua importanza e per l'attualità

che lo accompagna. Infatti esso è un settore che segnala uno scoordinamento profondo ed evidente e nessun'altra situazione è avvertita così facilmente ed obiettivamente dal pubblico, perchè trattasi di un servizio di assoluta e primaria necessità, al quale nessuno può rinunciare ed al quale si attribuiscono, direi quasi istintivamente, obblighi di aggiornamento, avvalendosi anche facilmente di confronti.

Ne ho ampiamente discusso in Commissione; avremo presto la discussione sul disegno di legge riguardante il programma economico per il quinquennio 1966-1970; e successivamente, speriamo almeno subito dopo le vacanze estive, avremo i tre disegni di legge riguardanti le riforme proposte dall'onorevole Ministro dopo le conclusioni della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni.

In quella sede approfondiremo il nostro esame, superando, penso, anche l'ampiezza del bilancio. In sede di Commissione ho precisato, anzi dovrei dire ripetuto, il nostro pensiero riguardante il bilancio ed ho concluso la nostra posizione con un riassuntivo parere di minoranza.

Su un argomento particolare, signor Presidente, intendo oggi soffermarmi e precisamente su quello che già ha trattato il collega Preziosi e cioè l'argomento dei cosiddetti rami secchi. È un argomento di attualità molto serio, molto delicato e molto importante; tutti ne parlano e tante popolazioni del Nord, del Sud e delle Isole sono in ansia e già cominciano ad agitarsi.

La stampa poi stuzzica ed aiuta tutte le novità, senza proporsi, molte volte, di diffondere notizie accertate. Tutto accade come se si cercasse di creare un'opinione volutamente orientata, e ciò con lo scopo di fare accettare poi in silenzio il fatto compiuto. Come e perchè tutto questo? Si tratta di una naturale manifestazione di sofferenza per la forzata rinuncia a qualche cosa che da tempo si possiede ed a cui siamo abituati, e che sostanzialmente ci dà un conforto? Senza dubbio si tratta anche di questo, ma la ragione è più profonda. Il tronco ferroviario esiste, bene o male trasporta noi e le nostre cose, costituisce un legame col mondo, intorno ad esso si polarizza la nostra attività, da

esso ci vengono stimoli e mezzi per il nostro sviluppo economico. Qui poggia il piano sul quale dobbiamo sviluppare il nostro ragionamento e le nostre decisioni. E' poi il piano offertoci dall'istinto delle nostre popolazioni, piano al quale erratamente cercheremmo di togliere valore e sul quale assumono significato completo i numeri che dovremo valutare.

L'azienda ferroviaria è in forte passività; questa cresce ogni anno e ormai ha raggiunto una misura, si dice, preoccupante. Bisogna prendere provvedimenti. Per anni, a ricostruzione principale compiuta, si è creduto di individuare gli elementi determinanti il disavanzo, e quindi capaci di guarirlo, nel binomio personale-tariffa. Su questo argomento si sono sviluppate la campagna di stampa condotta con una pubblicità impetuosa e senza limiti di affermazioni e di confronti, la polemica dei parlamentari e l'illustrazione tecnica degli organi competenti. Basta sfogliare le relazioni sul bilancio: relatori e Ministri sono tutti concordi, sempre.

Il quadro è così configurato: troppo personale, tariffe insufficienti. A soffrirne ovviamente furono per anni i ferrovieri sottoposti alle frecce qualche volta davvero avvelenate dell'opinione pubblica. Noi soli su questa parte della trincea sostenemmo il contrario. Furono anni di delusione e rimanemmo sempre inascoltati. Ma la verità doveva farsi strada a poco a poco sul binomio. Le voci si smorzarono e tacquero. Si era arrivati alla conclusione che il personale nella nostra rete era inferiore di numero a quello delle reti degli altri Paesi, America compresa, pure in condizioni geografiche migliori (basta pensare alla forma e all'orografia dell'Italia) e indenni dalle offese della guerra; e che comunque era inferiore a quello richiesto per il buon esercizio (vi ha già accennato anche il collega Preziosi); che nei compartimenti parte non piccola del personale non godeva e non gode tuttora dei regolari congedi (si effettuarono concorsi e altri si sono ultimamente annunciati); che l'aumento delle tariffe non avrebbe portato grande vantaggio, soprattutto perchè avrebbe determinato un esodo a vantaggio dei trasporti su strada, in concorrenza con le ferrovie dato il non

coordinamento, e che si dovesse invece cercare di avere un aumento del volume trasportato. Il pubblico è facilmente disposto alle soluzioni semplici, e qui si era portato il problema al massimo della semplicità: due numeri e una moltiplicazione. Più semplice di così si cade nella confusione; e in verità qui, egregio collega Florena, noi siamo caduti nel nulla. Adesso si ritorna, con le conclusioni del comitato Nenni e con le previsioni del piano quinquennale, a richiamare tariffe e personale. Ma per le prime — le tariffe — manca il coordinamento, e nulla potrà essere fatto utilmente se continuerà a mancar questo; per il secondo — il personale — si discute in termini di riduzione di chilometraggio, con la previsione della soppressione di 5 mila chilometri circa di fronte ai 16 mila circa complessivi della nostra rete.

A mano a mano che la voce del binomio si smorzava, prendeva corpo e vigore la voce « rami secchi ». Il *deficit*, come ho detto, aumenta percipitosamente. Abbiamo, se ben ricordo, 55 miliardi nel 1958 e 258 miliardi nel 1967, defalcati, s'intende, 59 miliardi circa di oneri extra aziendali. E' una previsione, ma io penso che la previsione sarà superata, come è sempre avvenuto.

Bisognava correre ai ripari, trovare il rimedio. E si cominciò a lavorare intorno all'operazione chirurgica, come a prepararvi prudentemente il paziente e l'ambiente. Una nuova soluzione semplicistica: riduciamo i chilometri, comprimiamo il passivo. Indubbiamente, portata l'operazione al limite, il passivo scomparirà e recupereremo tutto il binario.

Ma è proprio vero — vengo alla domanda che aveva posto il collega Preziosi — che sono sicuri e risolutivi i ferri del chirurgo per un ammalato che ha denaro, che spende, ma che ha la parte ammalata radicata con mille tentacoli, alcuni ben conosciuti e ubicati, altri non conosciuti e soprattutto non ubicati, non operanti anche singolarmente, separatamente, nel complesso organismo che costituisce la vita del Paese? Non è questa una espressione retorica, ma vuol essere soltanto una espressione elementarmente rappresentativa del fenomeno, al quale si uniscono, come ho già detto innanzi, le preoc-

cupazioni, le proteste, le agitazioni delle popolazioni residenti nell'ambiente che si vuole preparare. Non è un atto di coraggio tagliare, come si vorrebbe far credere. Tutti i Ministri che si susseguono da anni dicono che occorre un atto di coraggio. No, non è un atto di coraggio, ma è il modo più semplicistico e spesso più assurdo per tentare di sciogliere il problema. La soluzione proposta si può risolvere invece in una speranza svanita, e a volte anche — e qui sta veramente la tragedia — in un rimorso, lo scotto del quale viene pagato da tutti. Diventa un esperimento in *corpore vili*, ed ancora una volta la viltà dell'esperimento è concretizzata a spese del popolo silenzioso e lavoratore.

Teniamo presente quanto è già avvenuto: tronchi, per lunghi anni risultati passivi, saliti a qualifica ottima di attività in seguito ad impianti creati nella zona. Gli esempi devono insegnare. Perché tutto questo, mi domando? Perché, a mio avviso, è errata l'impostazione del problema: non siamo ancora riusciti a liberarci dalla vecchia, atavica concezione privatistica dei servizi e continuiamo a considerare a valutare le aziende dei trasporti come attività industriali, avulse dalla loro logica e naturale funzione che è quella di soddisfare gli interessi della collettività.

Se sfogliate, egregi colleghi, i documenti ultimi, il bilancio di previsione di quest'anno, la relazione del comitato Nenni (molto rapida nel concludere), la proposta di piano quinquennale che discuteremo, le proposte riforme del ministro Scalfaro, troverete in tutti questi documenti il vecchio concetto, ripreso in pieno e portato con un vigore mai prima conosciuto, agitato come una bandiera. Si crede di essere finalmente arrivati ad avere il coraggio necessario per tagliare, ossia per fare il chirurgo, e si esaltano come valori politici, quelli che sono soltanto valori aziendali, amministrativi.

L'allegato al bilancio parla di 4.491 chilometri; la relazione Nenni arrotonda, per non sbagliare, in 5.000; il piano e la proposta non presentano numeri, per essere più liberi e decisi nell'affermare. Quale è in conclusione il nostro pensiero su questo delicatissimo argomento? Siamo in una posi-

zione aprioristicamente negativa, assiomatica, assoluta? No, lo abbiamo sempre dichiarato tutti gli anni nella discussione del bilancio e lo ripetiamo ancora una volta, lo ripetiamo per togliere tutti gli equivoci. Ma non siamo neanche per le soluzioni facili e soprattutto per le soluzioni oggi non ancora chiarite, vorrei dire per le soluzioni aziendali di stretto bilancio. Il taglio non deve seguire la constatazione del famigerato coefficiente di esercizio, fissato dalla tecnica ferroviaria nel numero 3, che è un numero cabalistico nel gergo ferroviario, ma deve essere rigorosamente subordinato — ripeto per la ennesima volta, con altra espressione, quello che ha già detto il collega Preziosi — alla dimostrazione obiettiva della possibilità di sostituzione con autoservizi pienamente efficienti, confortevoli, sicuri e più economici; alla esistenza di una rete stradale che assicuri il collegamento non solo delle zone allacciate dalla ferrovia, ma anche di queste con la rete stradale principale e che le strade siano in condizioni di ricevere il nuovo traffico senza turbamento di sorta per quello normale esistente o in sviluppo e con la garanzia della sicurezza massima. Occorre inoltre che gli autoservizi sostitutivi coprano il settore viaggiatori e il settore merci, che siano mantenute le condizioni e le tariffe praticate dalle ferrovie da sostituire, che la gestione degli autoservizi sostitutivi sia assunto dallo Stato (amministrazione ferroviaria) o dalle amministrazioni locali interessate, eventualmente consorziate, e sia riportata al Parlamento — questa è la parte più importante e più affermativa — la deliberazione di soppressione e di sostituzione, sentiti gli enti locali interessati.

Ma vi è una questione pregiudiziale: è poi vera e consistente sempre l'economia che si raggiunge con le soppressioni, è un'economia tale da giustificare l'operazione e da superare positivamente mutilazioni e danni prodotti, turbamenti arrecati alle popolazioni? È ovvio che il risultato non potrà conteggiarsi su un semplice parametro chilometrico; questo è lapalissiano e non ha bisogno di dimostrazioni. Abbiamo allora il dovere di esaminare tutto, di conteggiare e di portare su una bilancia sensibile non soltanto

ai volumi di merci e ai numeri di viaggiatori-chilometro, ma anche ad altri valori validissimi, seppure non indicati con pesi e con quantità.

Potrà darsi che, tutto considerato, il taglio non valga la speranza. Correremmo il rischio di avere sorprese sgradevoli, anzi molto sgradevoli. Purtroppo l'operazione compiuta in questo caso sarà come una gamba tagliata: lascerà l'amputazione con tutte le prevedibili conseguenze.

Cerchiamo di non dimenticare mai che la ferrovia, anche se passiva oggi e passiva in prospettiva per anni, può rappresentare, specialmente per le zone depresse, che sono poi quelle che più dobbiamo aiutare, l'unico e più valido elemento di vita associata, l'unico fattore potenziale di sviluppo economico intorno al quale richiamare attività nuove. Richiamo e stimolo: questa è la funzione della ferrovia nelle zone di basso tenore economico. Importanza a mio avviso notevole e decisiva che va oltre sempre, e qui in particolare, gli introiti che ci danno gli sportelli dei bigliettai e dei gestori delle stazioni.

Diceva il ministro Mattarella, qui in Senato non molti anni fa, con una frase felicissima che ripeto: « Utile infrastruttura per il futuro sviluppo delle località servite ».

Mattarella non era, a dire il vero, fautore della soppressione e forse aveva davanti la situazione particolare della Sicilia. Io vorrei andare oltre e riassumere così, in aderenza sempre alla realtà concreta: non giudizio economico soltanto — questo, senatore Florena, è il punto fondamentale — ma anche giudizio di utilità. Anzi, il primo deve avere valore e funzione di correttivo del secondo.

Ho seguito in questi ultimi anni le interpellanze e le interrogazioni presentate sull'argomento. Dal settembre 1963 al marzo 1967, abbiamo in Senato 40 interrogazioni, alla Camera 57. Alcune suonano come disperato lamento. È opinione diffusa che i parlamentari siano forbiti espositori di alate fantasie; in fondo questo è un gentile riguardo per noi.

Non so se ciò corrisponda alla realtà; posso però assicurare che qui la poesia non c'è, ma vibra soltanto spasmodica l'ansia delle popolazioni dalle Alpi alla Sicilia, alla Sar-

degna. Bisogna ascoltare quest'ansia e cercare di capirne l'essenza.

Ho detto che il problema è di grande attualità. Infatti sei linee, compresa la Formia-Gaeta e la Siena-Bonconvento sono già chiuse all'esercizio; per altre otto, complessivamente, se non erro, circa chilometri 265, pare che il Consiglio di amministrazione abbia già espresso parere favorevole e che si attenda — così avrebbe stabilito il Consiglio stesso — il parere dei Comitati regionali per la programmazione. Mi dicono però, senatore Florena, che per la Salerno-Mercato San Severino il Consiglio abbia deciso prima di avere il parere del Comitato regionale. O lei o il Ministro spero ci dirà poi qualcosa in merito.

Quanto ho detto vale per le Ferrovie dello Stato e per le ferrovie concesse. Per queste è evidente che il problema si amplia e cioè ci riporta, occorrendo, alla scadenza delle concessioni e al riscatto, ossia alla politica del piano organico di assunzione graduale da parte dello Stato.

Qui mi si conceda di rappresentare l'ansiosa preoccupazione dei cittadini e, in particolare, degli ambienti economici della provincia di Parma e delle limitrofe provincie verso l'Adriatico e verso il Tirreno, per la minacciata soppressione del servizio viaggiatori nella Parma-Brescia e per la non accettazione della richiesta avanzata da anni dalle amministrazioni locali, dagli enti pubblici, dall'organizzazione lavoratori e datori di lavoro, dalle Camere di commercio, dalle autorità politiche e civili, di assorbimento nella rete dello Stato del tronco Parma-Suzzara. Per la Parma-Brescia, ad una mia interrogazione, il signor Ministro ha risposto che il problema è all'esame e che ancora nulla è disposto. Per la Parma-Suzzara ho presentato anche quest'anno un ordine del giorno che non è stato accolto. Il signor Ministro mi ha illustrato verbalmente prima, per iscritto poi, molto cortesemente — e gliene sono grato — il perché della non accettazione. Si tratta, come sempre, di motivi economici!

Vorrei pregare che i due problemi fossero esaminati alla luce delle argomentazioni generali da me esposte. Mi pare che sotto quel-

le luci assumeranno nuova e più definita fisionomia per un giudizio positivo. Prego il senatore Florena di riportare al Ministro questa mia richiesta.

Gli argomenti validi per i rami secchi mantengono il loro valore per i tronchi da costruire o da ricostruire, che sarebbero poi i rami ritenuti secchi prima di nascere o di crescere. Sul piatto della bilancia c'è sempre lo stesso, pesante argomento. Tipico, vale la pena di esemplificare, è il caso della Cuneo-Breil-Ventimiglia, linea di importanza internazionale. Si tratta della ricostruzione con una riduzione forte di percorso e di tempo sulla attuale Cuneo-Ventimiglia via Savona. Un disegno di legge fu da molti mesi approvato dalla 7ª Commissione, e mi pare che fosse presente il collega Florena; poi tutto si è fermato. Sorge anche qui il criterio di scarso rendimento? Un Ministro tuttora in carica, che è andato a celebrare a Cuneo, città medaglia d'oro e tra le più gloriose nella lotta della Resistenza, il ventennio, consacrò in un nobile discorso il dovere di ridare alla città benemerita le vecchie strutture, garanzia di sviluppo e di lavoro. Io ricordo bene quel discorso che risale a due anni fa. Signor Sottosegretario, si faccia portatore presso il Ministro di quello che io dico. Si riveda la questione con amore e o lei o il Ministro ci porti la notizia che il desiderio sta per essere esaudito.

Concludo, signor Presidente. Il mio intervento, onorevoli colleghi, si propone di suscitare nel signor Ministro e in tutti voi serie e responsabili riflessioni su questo argomento, quindi condotte con molta prudenza e con la consapevolezza di aver considerato sì gli elementi numerici, facili perché rappresentati con quantità concrete, ma anche quelli che appaiono all'occhio dell'uomo politico e dell'Amministrazione della cosa pubblica, i quali hanno il dovere di ascoltare, di interpretare, di intuire a distanza e di valutare anche senza numeri e senza volumi. Tutto semplificato sarà e più sicuro senza dubbio se riusciremo e vorremo dare finalmente uno sterzone alla politica dei trasporti, la quale dovrà muoversi su questi perni: servizio sociale, utilità prima, economia dopo, servizio pubblico con gestione pubblica, coordina-

mento completo con organi adatti. Veramente cesseranno allora i contrasti tra i vari mezzi, rotaia e strada, acqua ed aria e ne guadagnerà lo sviluppo del Paese; anche i rami secchi piglieranno allora nuova fisionomia e molti di essi si rinverdiranno e daranno nuove gemme portatrici di nuove ricchezze. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Giancane. Ne ha facoltà.

GIANCANE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si rivolge alla discussione dei bilanci al Senato, così come è stato alla Camera dei deputati, un grande interesse per una circostanza nuova.

Viene sottoposta all'esame del Parlamento la relazione della Corte dei conti sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1965, adempiendosi per la prima volta al preciso compito dell'esame contemporaneo del consuntivo e delle previsioni. I dati esposti nel bilancio assumono ovviamente una più precisa valutazione, messi a confronto con quelli di due anni prima, soprattutto per l'aspetto dello studio dei problemi e della adozione di idonei correttivi. L'esercizio 1965 è abbastanza vicino, quindi la sua realtà non diverge troppo da quella attuale. Molto utili perciò risultano i rilievi per l'esame comparativo dei due periodi. Vi sono tuttavia situazioni nuove che vanno guardate assolutamente in se stesse e il cui confronto con le situazioni del 1965 insegna a risolverle appunto con mezzi diversi.

Il mio intervento sarà breve, contenuto nei limiti consentitimi e pertanto commenterò, scegliendo temi non nuovi e nuovi, ma sempre attuali gli uni e gli altri.

Ogni bilancio subisce le condizioni della situazione economica generale. È con vera soddisfazione che il bilancio 1967 viene discusso in periodo di congiuntura favorevole e quindi è giusto che sia esaminato con cosciente ottimismo e con fondate speranze per il meglio.

L'onorevole Pieraccini e l'onorevole Colombo, nella relazione previsionale e programmatica per l'anno 1967, dopo aver messo in rilievo la constatata ripresa dell'eco-

nomia italiana, affermano che permangono « gli squilibri più evidenti prima della flessione congiunturale » e che « nuove carenze si sono manifestate soprattutto nel settore pubblico ». Bisogna consolidare la ripresa, ma per fare questo bisogna indirizzarla sulle linee di sviluppo segnate dal piano quinquennale. Una delle azioni tendenti a questo scopo, e direi la più importante, è quella di elevare l'efficienza e l'organicità dell'azione pubblica. I propositi di questa azione per il 1967 erano sostanzialmente uguali a quelli per il 1966 e cioè: contenere le spese correnti ed espandere le spese di investimento.

Anche per l'anno in corso l'azione di sostegno della spesa pubblica è di primaria importanza, pur se operante in un clima congiunturale più favorevole, data la concomitante azione del settore produttivo privato teso verso un incremento di reddito superiore a quello dell'anno scorso (5,3 per cento).

Il piano, è vero, non è ancora operante, ma il bilancio avrebbe dovuto perseguirne lo spirito, seguendo le indicazioni delle grandi direttrici sopra menzionate che la relazione previsionale e programmatica detta per l'evoluzione economica nel 1967 traducendo lo spirito del piano.

Purtroppo, a causa dello « slittamento » del programma, anche il bilancio del 1967 non è inserito nel contesto della programmazione nè concepito e strutturato per tale ambiente: per modo che la spesa pubblica si realizzerà fuori se non contro la programmazione per cui l'aspetto benefico risulterà in certa misura pregiudicato dalla frammentarietà, dal particolarismo, dalle disarmonie e, direi, dal disordine.

Devo citare qualche dato per illustrare un po' il mio pensiero. Le entrate tributarie ed extra tributarie per l'ammontare di 7024 miliardi e 244 milioni fanno registrare il 94,4 per cento delle previsioni. Nei confronti dell'anno precedente, esse segnano un leggero aumento, pari allo 0,70 per cento, più che giustificato dall'aumentato reddito nazionale. La pressione tributaria, del resto, per dichiarazione responsabile di eminenti personalità che si trovano al Governo della cosa

pubblica, è tale da sconsigliare qualsiasi inasprimento fiscale.

Dove invece il bilancio appare lontano dai propositi espressi nella relazione previsionale e programmatica è nella ripartizione della spesa. Si sarebbe voluto qualificare la spesa, nel senso di ridurre le spese di funzionamento ed aumentare quelle di investimento; questo, almeno, era ed è nei voti dei programmatori. Invece, le prime sono aumentate di 908 miliardi e 714 milioni rispetto al 1966, passando dal 78,9 per cento del complesso delle spese all'80,8 per cento, con un incremento percentuale dell'1,9 e le seconde sono aumentate di soli 71 miliardi e 923 milioni, passando dal 15,3 per cento del totale delle spese del 1966 al 14,5 per cento delle spese del 1967, con un decremento percentuale dello 0,80 per cento.

Per dirla con gli onorevoli presentatori della relazione previsionale e programmatica, questo non significa risanare la spesa pubblica nella sua parte corrente, nè che essa si muove « sulle linee di uno sviluppo coerente con le esigenze di finanziamento del piano ».

Non sto qui ad elencare gli altri effetti negativi della mancata qualificazione della spesa nel bilancio dello Stato 1967; essi sono messi magistralmente in rilievo nei paragrafi 13, 14, 15 e 16 della relazione previsionale e programmatica. Ma non posso trascurare di citarne uno: il deterioramento del risparmio pubblico. Per l'anno in corso esso appare ulteriormente ridotto, contro ogni proposito diverso e contro la preoccupazione fondata di compromettere gli obiettivi fissati dal piano per gli investimenti prioritari. Può sembrare pedanteria tuonare sempre contro la rigidità del bilancio: purtroppo, è necessario farlo fino ad allargare l'allarme a tutti i pubblici dipendenti ed alle categorie sindacali che li rappresentano.

La rigidità del bilancio è la malattia cronica che condiziona da anni la nostra spesa. Anche per il 1967 essa incide in maniera pesante sul risparmio pubblico destinato a finanziare la spesa di investimento; questo risparmio subisce, nei confronti del 1966, anno di per se stesso già tanto difficile a que-

sto riguardo, un ulteriore appesantimento del 30,7 per cento.

La spesa pubblica, irrigidendosi, diventa un fattore di inflazione quando la domanda interna tende ad espandersi (come è appunto in questo periodo); essa, inoltre, non consente, come non lo ha consentito nel 1966, di finanziare convenientemente gli investimenti sociali prioritari, perchè impedisce il formarsi del risparmio pubblico che è il sostegno e il fondamento degli interventi straordinari; in una parola, compromette seriamente gli obiettivi programmati dal piano quinquennale.

Il monito a questo proposito fu lanciato dall'onorevole Colombo nel suo discorso alla Camera il 15 settembre e fu ripetuto nella relazione previsionale e programmatica. Purtroppo, il monito non sembra essere stato accolto, forse per non essere stato bene inteso. Le rivendicazioni avanzate in questi giorni dai sindacati del pubblico settore fanno temere proprio quello che non si vorrebbe: che il contributo della Pubblica amministrazione alla realizzazione del piano debba essere ridotto per insufficienza di risparmio. Qual è l'alternativa? Il ricorso al mercato finanziario? Non mi dilungo su questo punto dato che con abbondanza di argomenti, con dati inoppugnabili, questa alternativa è sconsigliata da ogni parte.

Al mercato finanziario ha bisogno di attingere il settore privato e la concorrenza della Pubblica amministrazione, spinta oltre certi limiti, potrebbe pericolosamente incidere sulle sorti della produzione.

A parte questo è necessario che la spesa pubblica trovi prevalentemente nel bilancio il suo finanziamento. La fedeltà a questo principio può e deve eliminare gli squilibri tra la spesa qualificata e non qualificata, e ricondurre l'attività produttiva sulla strada indicata dal programma.

Non senza compiacimento si rileva che, mentre nel 1966 l'accensione di prestiti obbligazionari per finanziare alcune spese derivanti dall'attuazione di programmi pluriennali di investimento (piano ferroviario, aumento di fondo di dotazione dell'IRI-ENI, piano verde eccetera) ha toccato il limite di miliardi 1.090,7, nel 1967 le spese da copri-

re mediante il ricorso al mercato finanziario si riducono a miliardi 686,7.

Plaudo incondizionatamente (e chi potrebbe non farlo?) a questa tendenza a ricondurre il bilancio verso l'antica unità, ma nelle relazioni non ho trovato (non ho in verità ricercato pazientemente) commenti sulla situazione finanziaria delle aziende statali delle ferrovie e delle poste.

Gli articoli 65 e 70 della legge di bilancio autorizzano queste due amministrazioni a contrarre prestiti di 317 miliardi e di 71 miliardi da destinare a copertura del disavanzo di gestione 1967.

A parte la diversità di soluzione adottata dall'articolo 29 per l'amministrazione dei monopoli, autorizzata a ricorrere ai fondi dei conti correnti postali, ed a parte la rettificata che ci si attende dall'approvazione del disegno di legge n. 3417, presentato alla Camera dei deputati il 12 settembre 1966, devo qui richiamare un rilievo della Corte dei conti a proposito della situazione delle aziende autonome statali, ed in modo specifico dell'amministrazione delle poste per il particolare rapporto che ad essa mi lega, come lavoratore postale.

La caratteristica principale del bilancio di una azienda autonoma dello Stato, ha asserito la Corte dei conti, è che il risultato economico finanziario della sua gestione si ripercuote direttamente sul bilancio statale. Pertanto, se la gestione si chiude con un avanzo, esso deve essere versato, senza specifica statuizione, nelle casse dello Stato, mentre se si chiude con un disavanzo questo deve far carico al bilancio dello Stato.

Orbene la legge di bilancio 1967, così come hanno fatto quelle di alcuni anni precedenti, tende a modificare il rapporto organico tra il bilancio dello Stato ed i bilanci delle aziende autonome, consentendo il ricorso alla Cassa depositi e prestiti o al mercato finanziario.

È da aggiungere che converrebbe alla completezza e alla chiarezza del bilancio statale che il *deficit* delle aziende statali autonome figurasse a carico del bilancio dello Stato e che la loro situazione debitoria, ormai spinta a limiti paurosi, non venisse aggravata ulteriormente, ma sanata, e che il

rapporto fra il bilancio dello Stato e quelli delle aziende statali fosse ricondotto all'origine naturale.

A che pro rinviare pericolosamente una soluzione che non si può evitare? O vuole lo Stato rinunciare ai compiti assunti di rendere direttamente alla comunità quei servizi che per la loro importanza non ha creduto di lasciare a private imprese?

Nella relazione della 5ª Commissione il relatore, senatore Conti, dopo aver citato il monito contenuto nel disegno di legge per l'approvazione del piano economico quinquennale sulla « esigenza di procedere con prontezza al risanamento economico delle gestioni e delle aziende autonome » afferma che « da questo punto di vista — sono le parole testuali — deve essere con chiarezza e con responsabilità affrontato il sistema dei conti e delle tariffe dei servizi pubblici ».

Ebbene qui c'è da operare una scelta, che, a mio giudizio, non dà luogo a dubbi.

Non essendo possibile spingere le tariffe di quei servizi che si rendono in concorrenza con i privati oltre la convenienza di mercato (ferrovie e servizi di bancoposta, ad esempio), ci si potrebbe rivolgere solo alle tariffe dei servizi resi in regime di esclusività, come, per esempio, quelle postali.

Ma ognuno comprende l'impopolarità di un simile ricorso, per l'altissimo grado di socialità dei servizi postali, resi tuttavia (se si accetta il settore delle stampe) a prezzi che non si possono dire bassi.

Bisogna allora intraprendere l'opera di risanamento con altri mezzi che sommariamente indico nella riforma della Pubblica amministrazione e, per lo specifico argomento a cui mi limito in questo momento, nella riforma delle aziende autonome statali.

Di ciò si dirà con miglior voce e con più ampio ed esauriente discorso a suo tempo. Ma, per la completezza delle mie intenzioni, in questo breve intervento non voglio trascurare di mettere l'accento sul capitolo più pesante del bilancio dello Stato che è poi, non il solo, ma il più importante dei capitoli che la riforma dovrà trattare: intendo dire del personale che in attività di servizio o in quiescenza assorbe un terzo della spesa complessiva per miliardi 2824 e 149 milioni.

Devo affermare che fin qui è mancata una « politica del personale ».

Il reclutamento, la distribuzione, la carriera, la retribuzione, i diritti e i doveri, minuziosamente previsti dalle norme specifiche, sono realizzati fuori dal contesto operativo nazionale. I dipendenti dello Stato hanno gli stessi doveri e gli stessi diritti fondamentali di tutti i cittadini; i privilegi e le sperequazioni, di cui sono oggetto categorie di lavoratori pubblici più fortunati, prima di offendere i dipendenti dello Stato, offendono la giustizia, l'ordine, la chiarezza. Quando gli statali ricorrono allo sciopero e rivendicano la riforma ed il riassetto delle categorie, non chiedono solo un'organizzazione più efficiente, capace di rendere di più e meglio e di indirizzare tutta l'attività produttiva del Paese verso gli obiettivi politicamente scelti, ma chiedono pure che sia rispettato il principio primo della convivenza democratica: l'eguaglianza dei cittadini di fronte al lavoro ed ai suoi riflessi.

Si è creato uno stato di scontento gravido di serie conseguenze, agitazioni a catena, proteste, di fronte a cui lo Stato non mostra possibilità di soluzioni immediate e soddisfacenti, pur riconoscendo legittime le rivendicazioni dei lavoratori statali.

Perchè la macchina statale produca quanto ha il dovere di produrre nella misura e nei modi che la comunità ha il diritto di pretendere, è indispensabile che il Ministero della riforma vari finalmente il frutto di tanti studi e di tante speranze e rapporti equilibrio nelle retribuzioni dei lavoratori del settore pubblico. Questa è la premessa per consolidare la ripresa, per dare organicità all'azione pubblica, per orientare la produzione verso il raggiungimento degli obiettivi segnati dal piano.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare sulla tabella n. 9, invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ad esprimere l'avviso del Governo sull'ordine del giorno presentato dai senatori Giancane, Ferrari, Aimoni ed altri.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Si confer-

ma senz'altro quanto è stato detto in Commissione. Del resto, onorevoli colleghi, in quella sede c'è stata una discussione così ampia sull'argomento dei trasporti e tutti i problemi connessi, che non vi è nulla da variare rispetto alle risposte date dal Ministro in quell'occasione. Gli ordini del giorno sono impostati così come erano stati presentati in sede di Commissione e la risposta è la stessa data a suo tempo dal signor Ministro.

FERRARI GIACOMO. Del resto, lo stesso ordine del giorno l'aveva già accettato a suo tempo il ministro Corbellini, almeno come raccomandazione di studio.

PRESENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (tabella 10).

È iscritto a parlare il senatore Tomassini. Poichè non è presente, si intende che abbia rinunciato.

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

VIDALI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, nell'attuale discussione sul bilancio di previsione dello Stato per il 1967, il problema della radio-televisione trova, come nel passato, scarso rilievo nelle relazioni riguardanti i vari Ministeri interessati a questo settore.

Nella relazione riguardante il Ministero delle partecipazioni statali, riconosciuto il carattere particolarmente importante del settore, si rileva che, considerato il grado di livello economico del nostro Paese, l'Italia ha avuto negli ultimi anni un maggiore incremento di utenze da cui deriva un'entrata di 96 miliardi, con un aumento di 7 miliardi e 600 milioni rispetto al 1964.

Per quanto riguarda la TV a colori, si accenna soltanto che la decisione spetterà al CIPE, sulla base delle conclusioni cui giungerà l'apposito Comitato presieduto dal senatore Caron.

Nella relazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si fanno pure soltanto alcune considerazioni tecniche e si accenna alle prospettive di coprire entro il

corrente anno la massima parte del territorio nazionale con il secondo programma TV, riconoscendo che trattasi di un atto di giustizia che deve essere attuato nei confronti di quegli abbonati che, pur pagando l'intero canone, ancora non fruiscono di una parte del servizio televisivo.

Un altro accenno viene fatto ai rilievi della Corte dei Conti sul bilancio consuntivo aziendale del 1962, per cui si raccomanda una riduzione delle spese sia per le retribuzioni al personale ed ai professionisti ed artisti impegnati nella produzione di programmi, sia per le opere di mecenatismo culturale ed artistico ed i premi che la Rai-TV corrisponde a titolo « contributo impiegati demaniali su utenze private ».

Avviene dunque ancora oggi, malgrado il cospicuo sviluppo di questo settore e l'enorme influenza che esso esercita sull'opinione pubblica, che la RAI-TV sia oggetto soltanto di qualche osservazione tecnica da parte dei vari Ministeri che da anni stanno mal collaborando tra loro in notevole confusione di competenze, perchè ancora non si è voluto procedere ad un riordinamento del settore in forma razionale e democratica.

Da 15 anni è stata infatti presentata al Parlamento tutta una serie di proposte di legge per una riforma della Rai-TV che, sotto molti aspetti, risente ancora dell'indirizzo dell'EIAR fascista, della confusione di competenze tra i vari Ministeri e che soprattutto appare politicamente strumento di Governo anzichè servizio pubblico democratico, fondamentalmente per la resistenza che la Democrazia cristiana, attraverso i suoi dirigenti più faziosi, ha sempre opposto ai cambiamenti di indirizzo generalmente auspicati.

Di questo argomento si è parlato molto da varie parti, e specialmente in occasione di gravi crisi che hanno scosso tutto l'apparato della Rai-TV, ma si può dire che, finora, sempre è prevalso, anche dopo l'ormai famosa e sempre citata sentenza della Corte costituzionale del 1960, la tenace difesa della Democrazia cristiana dello *statu quo* nel suo feudo.

Ora, finalmente, dopo tanti sforzi e tante insistenze da parte nostra ed anche altrui,

alla Camera è iniziata la discussione sui progetti di legge da molti anni giacenti nei cassetti; si è arrivati finalmente alla Commissione per gli affari costituzionali, al riconoscimento della costituzionalità di progetti di riforma malgrado l'astensione dei deputati democristiani e il loro ingiustificato rinvio della conclusione del dibattito in quella sede, col pretesto di ulteriori consultazioni della direzione della Rai-TV.

All'inizio dell'esame delle tre proposte, attualmente in sede referente il sottosegretario Mazza, qui presente, a nome del Governo, ha assicurato entro 15 giorni la presentazione di un disegno di legge governativo...

MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Infatti è pronto.

V I D A L I da discutersi in concomitanza con gli altri tre, ma finora, pur essendo stati ampiamente superati i termini previsti, nessun disegno di legge governativo è apparso. Prendo nota delle parole ora espresse dal Sottosegretario, ma, dal momento che tale disegno di legge è pronto, che appaia, che venga fuori!

In quell'occasione l'onorevole Sullo, Presidente della Commissione dell'interno, dichiarava che la riforma della Rai-TV avrebbe potuto essere conclusa entro questa legislatura. Noi vorremmo vivamente sentire confermate queste previsioni con la presentazione dell'annunciato disegno di legge governativo. Più volte è stato sottolineato, da noi e da altri, che questo provvedimento non comporta stanziamenti finanziari, ma soltanto un impegno di risolvere un problema organizzativo e, allo stesso tempo, esplicitamente politico. Il Governo è già stato chiamato ad ottemperare a questo dovere che consiste nell'applicare la sollecitazione esplicita del massimo organo della Magistratura e perciò nel non ostacolare ulteriormente le iniziative parlamentari corrispondenti alle esigenze vivamente sentite anche nell'opinione pubblica di ogni settore politico tese all'attuazione dell'auspicata e doverosa riforma.

Rivolgendoci in questo senso al Governo noi teniamo conto che di esso fa parte anche il Partito socialista unificato che in un suo importante convegno dell'anno scorso ha riaffermato calorosamente il suo impegno per una gestione democratica dell'ente radiotelevisivo, indicando che la riforma ha lo scopo di « far corrispondere la Rai, monopolio di Stato, al suo vero compito che è quello di fornire informazioni imparziali, spettacoli e programmi che non siano soltanto lo specchio di un settore della società, ma il risultato di una partecipazione di tutta la cultura italiana nelle sue componenti diverse e contrastanti ».

L'attesa riforma deve, in primo luogo, assicurare l'eliminazione della partecipazione privata dalla Rai-TV assicurando, anziché l'attuale 93 per cento, il cento per cento all'IRI.

Va rilevato a questo proposito che l'attuale partecipazione privata rappresenta soltanto una copertura formale e, direi, ipocrita, priva di peso nello sviluppo della Rai-TV se non nel senso di pregiudicarne la sua appartenenza statale. La Rai-TV deve cioè diventare un effettivo servizio dello Stato non tanto per il suo carattere di azienda industriale e commerciale, ma soprattutto per la sua prevalente funzione giornalistica di importante organo di informazione agile ed indipendente, quale deve divenire.

La necessità di un regime di monopolio per la Rai-TV, affermata dalla sentenza della Corte costituzionale, corrisponde perfettamente, secondo noi, alle condizioni della nostra società nazionale in cui ogni deroga a questo criterio si tradurrebbe nella prevalenza di gigantesche forze monopolistiche private: quelle stesse che già ampiamente dominano nel settore giornalistico nazionale.

Certamente le pressioni di queste forze economiche monopolistiche sono forti ed hanno qualche attrattiva anche tra coloro che vogliono sottrarre all'Esecutivo l'attuale predominio e magari sono scettici sulla possibilità di realizzare questo obiettivo. Di tali posizioni se ne sono constatate recentemente anche nel settore di sinistra, ma noi siamo assolutamente contrari ad eliminare un male per crearne uno peggiore, co-

me quello che risulterebbe da una voce « imparziale » qual è quella di certa grande stampa che con sfumature varie fa l'opinione pubblica in funzione governativa.

Molto più importante ed utile ai fini democratici è realizzare un organismo che garantisca la Rai-TV come servizio pubblico adeguatamente controllato attraverso Commissioni, diverse dalle attuali, del Parlamento. La riforma che noi auspichiamo è molto importante anche al fine di rendere efficienti delle Commissioni periferiche, regionali e di grandi province affinché possano effettivamente collaborare alla realizzazione di iniziative decentrate, utilizzando anche in sede locale, tutti i settori della collettività quali protagonisti del dibattito sui problemi politici, culturali, sociali e d'interesse generale.

È noto a tutti quanti hanno seguito gli sviluppi di questo problema che attraverso la riforma si devono mutare due Commissioni: quella dei programmi, che attualmente opera presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e quella interparlamentare per la vigilanza sulle radiodiffusioni, della quale io faccio parte.

La Commissione dei programmi si trova attualmente di fronte ad una mole di lavoro enormemente aumentata rispetto anche a pochi anni fa. Praticamente la radio oggi accompagna con i suoi servizi il cittadino con tre programmi contemporanei, mentre la televisione con i suoi due canali aggiunge una cospicua quantità di attività. La Commissione, che con riunioni molto poco frequenti (credo ogni due mesi) è chiamata a giudicare tutti questi programmi in un numero insufficiente di ore, è composta da autorevoli persone che però rispecchiano soltanto una parte dei settori direttamente interessati. Occorrerà quindi non soltanto che questa Commissione sia collegata, come noi proponiamo, al Ministero del turismo e dello spettacolo, anziché al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ma anche che essa sia suddivisa in altre Commissioni o Sottocommissioni e che tutte queste Commissioni siano composte diversamente e comprendano, oltre ai rappresentanti delle associazioni dei radioabbonati, uomini di cultura di ogni corrente e qualificati rappre-

sentanti di varie istanze sociali, sicchè la vita reale del Paese possa trovare espressione nei programmi radio-televisivi con l'attivo contributo di persone poste in grado di lavorare in condizioni molto migliori di quelle in cui opera l'attuale Commissione, spesso all'oscuro anche di importanti cambiamenti programmatici decisi dalla direzione della Rai-TV.

Per quanto concerne l'altra Commissione, quella interparlamentare di cui faccio parte, è già stato molte volte rilevato da noi e da altri che in sede di Commissione siamo estremamente scontenti tutti di dover operare esclusivamente con recriminazioni, per lo più vane, a fatti compiuti e non certo esercitando la funzione di alta vigilanza dell'aspetto politico dei programmi radiotelevisivi.

Non è davvero in queste condizioni di giudizio a posteriori che tale Commissione può garantire l'imparzialità delle informazioni. Anche personalmente potrei citare molti episodi insoddisfacenti della nostra attività, molti interventi o anche giudizi collettivi rimasti in pratica privi di conseguenze utili.

La Commissione dovrebbe « trasmettere le sue deliberazioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che deve impartire al presidente dell'ente concessionario le disposizioni necessarie per curarne l'esecuzione e deve informarne il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni » (articolo 13 del decreto del 20 marzo 1947, n. 429). Nello stesso tempo c'è l'articolo 9 del regolamento interno della Commissione che affida al Comitato esecutivo della Commissione il compito di « tenere contatti continuativi con i dirigenti dell'ente concessionario delle radiodiffusioni, eseguire le deliberazioni della Commissione », il che appare abbastanza evidentemente contraddittorio.

Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, quando noi vediamo le molte insufficienze, la mancanza di strutture adeguate per un funzionamento democratico della Rai-TV, noi non trascuriamo di riconoscere i progressi tecnici realizzati, ma soprattutto siamo estremamente consapevo-

li del peso che oggi nel nostro Paese ha la radio-televisione.

Evidentemente è difficile fare confronti con gli altri Paesi, specie con quelli che per quanto riguarda la TV hanno esperienza molto maggiore, reti molto più vaste della nostra, orari di trasmissione su varie reti molto più ampi. Certo è che l'Italia, con due programmi per un totale di circa 95 ore settimanali che servono l'uno il 98,3 per cento della popolazione e l'altro il 75,9 per cento della popolazione, è ai primi posti di Europa, pur considerando il cospicuo numero di ore di trasmissioni dedicate alla TV scolastica.

A me sembra, invece, interessante rilevare che da noi, a differenza di quanto avviene in altri Paesi europei, non funziona un efficace decentramento di produzione come avviene in altri Paesi quali la Germania Federale, la Cecoslovacchia e l'URSS dove parte dei programmi nazionali sono composti dalla fusione di iniziative regionali e dove si realizza una produzione decentrata per uso locale.

Si verifica così anche una specializzazione in determinati tipi di produzione nei vari centri. Da noi invece molti difetti della produzione televisiva sono attribuibili ad una accentuata centralizzazione che contrasta con la prospettiva di un ordinamento regionale del Paese.

A valutare il peso della Rai-TV in Italia appaiono significativi alcuni dati che dovrei citare, anche se forse potrebbero essere ulteriormente aggiornati: 44.000 ore di trasmissioni radiofoniche e 5.000 ore di diffusione TV all'anno, riguardano 10 milioni di radio-abbonati e 6.958.427 teleabbonati (dati del 31 dicembre 1966). Sulla base di indagini statistiche si calcolano in 25 milioni di ascoltatori della Rai, cioè il 70 per cento della popolazione, almeno una volta alla settimana, e 15 milioni gli adulti che ascoltano la radio almeno in alcune giornate.

Queste cifre appaiono in tutto il loro significato se si valuta che l'intera produzione giornalistica nazionale ha una tiratura di circa 5 milioni di copie e molto scarsi abbonati, mentre i partiti politici, nelle campagne elettorali, raggiungono al massimo 3 milioni

di elettori con le singole iniziative. Se, come ho già indicato all'inizio, si calcola che la Rai-TV ha oggi i proventi di circa 100 miliardi, fra canoni di abbonamento e pubblicità, si può completare il quadro, anche da un punto di vista economico, dell'importanza di questo servizio al quale evidentemente contribuisce la collettività nazionale che come tale ha diritto di vedere espressa con la Rai-TV la sua complessa realtà di opinioni, di aspirazioni, di rivendicazioni e di condizioni, non certo, come avviene, una realtà deformata da parzialità e faziosità di Governo o addirittura da interessi di corrente partitica o di singole persone.

Giova ricordare ancora che la Corte costituzionale, difendendo il monopolio della Rai-TV soltanto in quanto servizio pubblico di preminente interesse nazionale, condizionava tale monopolio di Stato all'emanazione di una urgente nuova legislazione in materia. Soltanto attraverso questa adeguata riforma è possibile infatti predisporre garanzie all'imparzialità politica dell'informazione e contribuire ad un effettivo sviluppo culturale e politico degli utenti del servizio eliminando l'equivoca identificazione fra Governo e Stato, fra politica governativa e possibilità di conoscere ed esprimere attraverso gli strumenti della Rai-TV esigenze, interessi ed opinioni da quella politica divergenti, attraverso naturalmente una qualificata partecipazione di movimenti, gruppi, organizzazioni di interesse sul piano nazionale.

Quando noi criticiamo il funzionamento della Rai-TV non criticiamo l'opera dei suoi registi, funzionari e tecnici, che in genere dimostrano capacità ed intenti molto apprezzabili, ma i criteri dei dirigenti di quella amministrazione subordinati agli indirizzi governativi, specialmente democristiani, i criteri che vengono adottati per le assunzioni e per gli incarichi che vengono attribuiti con faziosità e le supine accettazioni di interferenze di gruppi e personaggi che perseguono una politica di difesa ad oltranza del loro potere, delle loro personali ambizioni elettorali e clientelari. Di questo clima che domina nell'ambiente della Rai-TV, e di cui numerose sono state le vittime e gravi i danni dal punto di vista dell'efficienza stessa

delle trasmissioni, si parla molto sulla stampa di varia corrente e lunghissimo sarebbe l'elenco che si potrebbe fare dei casi di discriminazione, delle scelte di persone e soggetti invitati a collaborare limitatamente a bene identificati settori politici, di opposizione alle critiche anche più oggettive, di censura ipocrita e meschina e, vorrei dire, soprattutto di silenzi tendenziosi su avvenimenti e fatti riguardanti il mondo del lavoro, le lotte e le rivendicazioni che turbano il Governo e la sua politica, i problemi scottanti della vita economica e sociale del Paese che sistematicamente e arbitrariamente vengono ignorati o falsati nella loro essenza. Ma, come dicevo, in tutto ciò — e su questo mi riservo di ritornare — i responsabili non sono i collaboratori della Rai-TV, ma coloro che tirano i fili dall'alto della Democrazia cristiana, anzi da certi suoi ben definiti settori e certi conformisti del Partito dominante che militano nei settori vicini.

Entrando per un momento in un argomento che può apparire prettamente tecnico, ma che tale in realtà non è, vorrei dedicare qualche parola al problema della TV a colori. A tutti è nota la polemica sviluppatasi tra l'onorevole Anderlini e alcuni gruppi industriali che sono interessati ad affrettare i tempi. Naturalmente noi non possiamo avere alcun preconcetto contro l'avvento di un perfezionamento tecnico delle diffusioni televisive e riconosciamo giusto l'interessamento della direzione dell'ente al problema, alla valutazione dei tre sistemi in competizione, ma riteniamo che la decisione in proposito vada fatta con senso di alta responsabilità ed al momento giusto cioè corrispondente alla salvaguardia degli interessi dell'industria italiana che deve avere a disposizione il tempo necessario per essere posta in grado di affrontare la concorrenza dell'industria straniera e di non dover dipendere da questa. Occorre infatti assicurare continuità di attività alle nostre industrie ed ai lavoratori che vi prestano la loro opera ed occorre che la scelta del sistema da adottare sia anche da questo punto di vista la migliore. A quanto pare, invece, (come risulta anche dalla relazione sul bilancio 1965

della Rai-TV e da qualche articolo che ho letto recentemente anche su una rivista della Democrazia cristiana) la scelta sarebbe già orientata verso il sistema cosiddetto tedesco (Pal) e non vorremmo che si precostituissero decisioni in questo od altro senso sotto la pressione di interessi monopolistici stranieri a danno dell'economia nazionale.

Io sarò ben contento se qui, in sede di bilancio, il nostro Sottosegretario risponderà alle domande fatte dall'onorevole Anderlini in una interrogazione ieri al Ministro delle poste e telecomunicazioni, ossia: 1) quali sono le spese che hanno comportato finora gli impianti per la televisione a colori? 2) quali spese presumibilmente comporterebbe la estensione del servizio su scala nazionale? 3) se ritengono opportuno che detta estensione comporti (e in quale misura), tenuto conto del bilancio della Rai-TV, un aumento del canone di abbonamento.

A noi interessa la risposta a queste domande, anche per formarci un giudizio più completo sulla televisione a colori.

Un altro problema molto concreto, e sempre aperto, è quello della riduzione dei canoni di abbonamento, che noi da tempo sosteniamo, perchè la riteniamo molto importante e corrispondente anch'essa ad esigenze di democrazia. Non richiederemo la votazione sull'ordine del giorno: sappiamo che c'è una proposta di legge alla Camera dei deputati e che questa proposta di legge sarà discussa. Parliamo di questo anche dato lo sviluppo notevolmente consistente degli abbonamenti e dato l'alto rendimento economico della pubblicità radiotelevisiva, nonchè in considerazione della possibilità di alcune misure di economia da varie parti fatte presenti, oltre che dalla stessa Corte dei conti, che investono anche la limitazione di certi sprechi per costruzioni di sedi periferiche nelle quali la lussuosa apparenza non corrisponde ad un'efficiente attività.

La riduzione dei canoni di abbonamento appare quanto mai opportuna e possibile per rendere sempre più accessibile alla popolazione l'utenza di questo sempre più importante servizio di informazione.

Per quanto riguarda il decentramento della produzione televisiva, come eletto di un

collegio del Friuli-Venezia Giulia, sento il dovere di sottolineare la giustezza delle rivendicazioni di parte dei cittadini italiani di lingua slovena onde poter usufruire di un servizio televisivo regionale nella lingua della minoranza slovena, in analogia a quanto già è stato realizzato giustamente per la minoranza tedesca dell'Alto Adige.

Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, a me preme riprendere ora alcuni aspetti prettamente politici che riguardano il funzionamento attuale della Rai-TV. La crisi sorta nel 1966 e 1966 in relazione ad alcune dimissioni avvenute allora negli organi dirigenti non è stata superata durante questo periodo di Governo di centro-sinistra. Anzi, da parte dei socialisti e dei repubblicani che erano stati direttamente investiti da quella crisi sembra si ricerchi soltanto un *modus vivendi* per mantenere la gestione di carattere governativo della Rai-TV, per equilibrare la graduale immissione negli organismi dirigenti dell'ente degli uomini designati dai vari componenti della coalizione governativa, sempre sotto il dominio prevalente della Democrazia cristiana e delle sue correnti.

L'irrealizzabile equilibrio anche fra queste forze politiche governative nei posti di potere non ha comunque nulla a che fare con l'obiettivo di una effettiva indipendenza della Rai-TV dall'Esecutivo. La riuscita di alcune battaglie democratiche per il miglioramento di certe iniziative, di certe rubriche radiofoniche e televisive è stata estremamente difficile e limitata. Convegni, dibattiti, articoli di stampa, tavole rotonde che negli ultimi anni sono stati frequenti hanno dimostrato chiaramente che è ora di cambiare radicalmente la situazione attraverso una riforma di tutta la struttura della Rai-TV.

Noi siamo stati molto tenaci nella lotta non soltanto nelle Commissioni e in Aula, ma anche fra la popolazione in dibattiti, conferenze e comizi per sviluppare e migliorare le rubriche di « Tribuna politica », « Tribuna elettorale » e per sollecitare determinati dibattiti ed inchieste, per popolarizzare l'attività parlamentare nelle rubriche apposite e possiamo dire che tale sforzo abbia

dato qualche risultato anche nel senso di dimostrare la possibilità e l'efficacia di un confronto di opinioni relativamente sereno.

Rimane assolutamente insoddisfacente, e perciò oggetto delle più vivaci critiche, il carattere di una rubrica televisiva tanto importante come il « Telegiornale », assieme ai notiziari radiofonici. Non c'è giornale, non c'è locale pubblico in cui si ascoltino questi notiziari, ove non vengano espressi, tramite lettere ai direttori o dalla viva voce dei presenti, i più amari commenti sui modi in cui vengono date quotidianamente queste notizie.

Si lamentano diffusamente, per esempio, gli innumerevoli discorsi inaugurali e le immagini di cerimonie per la posa di prime pietre e tagli di nastri da parte di sempre gli stessi uomini politici governativi; le immancabili quotidiane cronache vaticane; il tono fazioso di certi commenti di politica internazionale e nazionale; la scelta artificiosa di certe interviste raccolte in sempre limitati settori politici e sociali e soprattutto la deleteria e molto indicativa tattica del silenzio su certi avvenimenti, su certe lotte sociali e sindacali che investono, alle volte, milioni di cittadini e sulle quali milioni di altri cittadini rimangono all'oscuro quando non subiscono l'influenza di versioni interpretative nettamente faziose. Forse, tra tutte le tattiche mistificatrici della realtà, della situazione del Paese, la più deleteria è quella del silenzio che giustamente irrita la grande massa degli abbonati.

Voglio citare i silenzi sulle lotte grandiose degli edili, dei metallurgici, perchè più spesso su questi temi ho avuto occasione di sentire l'indignazione dei lavoratori. Credo di non esagerare affermando che nella mia città, Trieste, non c'è stato cittadino che non abbia valutato negativamente l'atteggiamento della Rai-TV in occasione delle grandi giornate di manifestazione unitaria, compatte dell'intera città in difesa del cantiere « San Marco », specialmente nella giornata dell'8 ottobre dell'anno passato. In quelle giornate memorabili, in cui cittadini di ogni ceto si sono uniti nella protesta, nello sciopero generale, con la chiusura totale di ogni esercizio pubblico, di ogni negozio, l'operaio.

comunista, democristiano o socialdemocratico, il cittadino professionista o funzionario statale di qualsiasi tendenza, chiedeva: e la Rai? E la TV? Come possono ignorare una città intera? Eppure questo è avvenuto molte volte ed ha suscitato anche espressioni di manifesta protesta contro la Rai-TV locale.

Ma gli esempi si potrebbero moltiplicare nel campo del lavoro per qualsiasi categoria. Anche quando viene data notizia di una agitazione che investe i medici, i professori universitari o i cancellieri, l'ascoltatore dei servizi radiotelevisivi non è mai posto in condizioni di valutare il senso, il contenuto delle rivendicazioni, ma tutt'al più viene informato che il tale Ministro ha discusso con i rappresentanti sindacali ed è sempre alla voce del Governo che si dà posto; la controparte appare inspiegabilmente malcontenta, petulante, insoddisfatta e mai appare un cenno ai sacrifici che questa o quella lotta comporta per gli interessati, mai si illustrano le condizioni di disagio delle categorie di cittadini che protestano per varie ragioni; mai si parla dello sfruttamento a cui sono soggetti certi lavoratori in lotta, mentre troppo frequentemente appaiono le immagini e i resoconti di convegni padronali, di assemblee direzionali o di azionisti di importanti complessi industriali.

E quando ai Ministri non bastano le infinite pose di prime pietre ed i vari tagli di nastri alle inaugurazioni, si trova pur sempre il modo di ritrarli nei convegni dei loro partiti che, per fatalità, sono quasi sempre la Democrazia cristiana, raramente qualche suo alleato governativo; ben diverso il tono esplicativo di qualche rara visione di manifestazioni democratiche, di convegni dei partiti operai.

Certo non si può pretendere che ogni cittadino possa essere ascoltato alla Rai o alla TV, ma accanto agli uomini di Governo ci sono molti altri uomini rappresentativi di organizzazioni sindacali o di altro genere la cui parola potrebbe quotidianamente esprimere le tante voci discordanti con la politica governativa e proprio questo sarebbe un fondamentale diritto di vastissimi settori di abbonati della Rai-TV, se questa esercitasse effettivamente la funzione di servizio pubblico.

Nel campo dei programmi culturali sono stati realizzati alcuni miglioramenti, ma anche qui non si esce certo, in genere, dal quadro delle correnti di pensiero proprie delle classi dominanti, mentre altre correnti di pensiero e di cultura esprimono sempre meglio e fortemente la loro opposizione al sistema culturale e sociale dominante.

Nel campo dello spettacolo ci sono stati clamorosi casi di discriminazione contro ogni manifestazione artisticamente valida che però comportasse un giudizio critico sulla nostra società, sulle sue ipocrisie di carattere pseudo-moralistico e pseudo-patriottardo.

Considerato che un cittadino su quattro vota comunista, uno su tre si ispira agli ideali socialisti, quale parte viene riservata nelle trasmissioni della Rai-TV alla cultura laica in confronto a quella di ispirazione cattolica? Quale peso alla cultura ispirata alla concezione marxista? Soltanto se la Rai-TV cesserà di fungere da intermediario tra i gruppi politici ed economici dominanti e le masse e si trasformerà in strumento di mediazione tra il cittadino e la società civile in cui egli vive, si potrà considerare la Rai-TV indipendente e veramente educativa.

Recentemente ho letto su un giornale un commento ad una rappresentazione alla TV sul problema del controllo delle nascite. Infatti c'è voluto proprio il Concilio e la *Populorum Progressio* per spingere finalmente la televisione a dimostrare ai cittadini italiani che i bambini non nascono sotto i cavoli. Il commento di questa rivista dice: « La televisione italiana è forse il più mastodontico esemplare di tartaruga che la storia della zoologia ricordi. Sotto il pesante guscio delle pressioni, dei controlli, delle paure, dei tabù e di una burocrazia tanto opprimente quanto confusionaria, arranca con le sue gambette — qualche volta percorse da passeggeri brividi di buona volontà — su un terreno non certamente facile, ma reso ancor più difficile dal fatto che la realtà vi è già passata sopra da tempo, lasciando profonde buche e profondi solchi nei quali la nostra bestia arranca disperatamente arrivando sempre a rimorchio di tutto e di tutti ».

La descrizione è perfetta.

Soltanto accettando i nostri consigli sarà effettivamente soddisfacente per gli stessi uomini di cultura, tecnici ed artisti che operano nell'ente, la loro preziosa attività e quella di molti altri specialisti di vari settori che potranno essere chiamati a collaborare, al di fuori di protezionismi ed interferenze di carattere fazioso.

Tutto ciò potrà avvenire soltanto attraverso una radicale riforma che il Parlamento deve attuare, avocando a sé il controllo di questo ente dotandolo di strumenti di emanazione parlamentare che possono garantire efficacemente l'imparzialità di informazione, il contatto vivo e fecondo dell'ente con l'intera società nazionale, il contributo di intellettuali di valore alla trattazione di argomenti scientifici, artistici, economici e sociali di vivo interesse per la collettività, l'apporto di critica costruttiva dei radioascoltatori e telespettatori, la democrazia nella vita interna dell'azienda a partecipazione statale, l'impegno dei partiti politici e delle organizzazioni sindacali e culturali e democratiche a collaborare adeguatamente all'illustrazione dei rispettivi orientamenti nei confronti dei problemi della società italiana.

L'imparzialità della Rai-TV, tema sul quale ho creduto necessario soffermarmi in particolare, si collega al problema ancora più vasto della libertà di informazione, della libertà di stampa. Del resto, la Rai-TV stessa stampa varie pubblicazioni ed anche attraverso queste sta dando un esempio della sua parzialità, della sua impronta governativa. Pubblicazioni come il « Radiocorriere », ampiamente diffuso, aumentano i danni delle trasmissioni radio-televisive. Basterebbe citare il carattere fazioso degli articoli del Vice presidente Italo de Feo, tenace sostenitore anche in pubblici dibattiti della tesi che la Rai-TV non può e non deve essere che una emanazione del Governo, della politica governativa. Appare perciò del tutto coerente il suo linguaggio nettamente anticomunista, la sua faziosità di giudizio che trova costante espressione sulla rivista più diffusa della Rai-TV. Ma anche le altre varie riviste della Rai-TV, che hanno un livello culturale superiore, sono caratterizzate dalla prevalenza di determinate firme, sempre le stes-

se, con l'esclusione di ogni contributo da parte di collaboratori di diversa tendenza culturale e politica.

Ma parlando della stampa io non intendo limitarmi a queste pubblicazioni della Rai-TV, ma in generale riferirmi alla gravità della situazione che riguarda, molto più in generale, la stampa italiana presa d'assalto dai gruppi economici più forti che se ne fanno strumento contro l'interesse collettivo, con tutta la forza della loro potenza finanziaria ed economica.

Sono note le vicende della « Nazione », del « Resto del Carlino », del « Telegrafo » che con la protezione di molti autorevoli uomini politici sono passati nelle mani di un gruppo industriale, come sono noti i finanziamenti da parte di banche dello Stato a giornali di partiti governativi. Ed è anche alla luce di questi scandalosi episodi, che purtroppo in realtà non hanno affatto valore episodico, ma sono destinati a consolidare l'influenza dei gruppi monopolistici su tutto l'andamento dell'economia e della vita politica, che a noi appare in tutta la sua importanza l'indipendenza della Rai-TV quale più importante strumento di formazione della popolazione. Ed è da questo punto di vista che appare pure importante il controllo democratico di un ente che già per la sua attività pubblicitaria, incontrollata come è attualmente, si presta all'inserimento di voci molto interessate al sistema produttivo. E ne abbiamo avuto recentemente molti gravi esempi anche nel campo delle sofisticazioni alimentari, a danno di un intero settore produttivo.

La riforma della Rai-TV, che noi proponiamo nello spirito e nella forma che al Senato ha trovato espressione nel progetto di legge Parri e che attualmente è in discussione alla Camera dei deputati col progetto Lajolo e altri, è effettivamente un argomento di estrema attualità nel nostro Paese, anche come argine allo scempio che è in atto a danno della libertà di stampa.

Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'atmosfera nel nostro Paese è già quella delle grandi competizioni elettorali. Sono imminenti le elezioni regionali in Sicilia e quelle amministrative parziali di giugno; e tutto ciò avverrà come vi-

gilia delle elezioni politiche del prossimo anno. Noi crediamo che come già è stato affermato dall'onorevole Sullo, sia possibilissimo attuare l'attesa riforma della Rai-TV entro questa legislatura e sia doveroso per i partiti governativi adempiere a questo impegno, superare tutte le resistenze che nei loro seno si manifestano a tale attuazione per dare almeno questa prova di volontà politica democratica, di coerenza con gli impegni assunti ufficialmente e soprattutto di sensibilità verso questa esigenza che è vastamente sentita nell'opinione pubblica e ha trovato l'appoggio di autorevoli e considerevoli esponenti degli stessi partiti governativi, della stessa Democrazia cristiana e che ha visto fino a ieri anche interi gruppi politici come quello del PSI e quello del PRI combattivi e promotori di iniziative tendenti a tale realizzazione.

E' un compito d'onore risolvere questo problema nel nostro Paese per quanti hanno a cuore il nostro prestigio democratico, il superamento di storture che in gran parte derivano dal regime fascista e che poi sono state consolidate grazie alla politica dei più retrivi settori del Partito democristiano, in contrasto con le aspirazioni di progresso sociale, culturale e politico che sono il frutto della Resistenza e che investono indubbiamente la grande maggioranza dei cittadini italiani. *(Vivi applausi dall'estrema sinistra).*

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

M A S S O B R I O . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'esame del bilancio di previsione del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'anno 1967 ci consente di valutare in tutta la loro importanza i problemi che attendono da tempo la loro logica e necessaria soluzione.

L'aggravarsi ed il crescente disavanzo del bilancio postale che trae origine da una organizzazione amministrativa pesante, troppo spesso burocratizzata, dai metodi di lavoro e dagli impianti superati, dai locali insufficienti e inadatti eccetera, impone un approfondito esame a tutti i livelli e conseguente-

mente provvedimenti concreti e adeguati. La riforma di struttura del Ministero delle poste e telecomunicazioni e delle aziende autonome da esso dipendenti che il Governo si è proposto di realizzare contribuirà sicuramente a snellire e rendere agile e maneggevole l'apparato burocratico esistente, i cui benefici non potranno mancare se le aziende operanti nell'ambito dell'Amministrazione statale, godranno di un'autonomia sufficientemente ampia da avvicinare l'azienda o le aziende alle imprese industriali vere e proprie.

Ciò dovrà evidentemente essere accompagnato e sostenuto da sufficienti mezzi finanziari che consentano una grande concentrazione di mezzi tecnici e operativi e l'attuazione dell'integrale automazione degli impianti i cui servizi di essenziale interesse pubblico costituiscono strumento indispensabile dello sviluppo economico e sociale del Paese. La realizzazione di questo programma imporrà soluzioni destinate a suscitare giustificate preoccupazioni nel personale a tutti i livelli delle aziende postali e delle telecomunicazioni, i cui interessi dovranno essere salvaguardati attraverso soluzioni da ricercare con la collaborazione delle organizzazioni sindacali. Deve essere superato, e con urgenza, l'ostacolo determinato dalle predette preoccupazioni, in quanto progresso ed interesse generale lo richiedono ai fini della soluzione di problemi importantissimi, sul piano tecnico ed economico, rimasti fino ad oggi insoluti.

Fatta questa premessa e tenuto conto di quanto il signor Ministro ha già detto in sede di replica in Commissione mi soffermo innanzitutto sulla duplice gestione del traffico interurbano da parte dell'Azienda telefonica di Stato e della concessionaria SIP, non scevra di inconvenienti, che assumono particolare rilievo dove la duplicità della gestione porta ad una maggiore interferenza e precisamente nel caso del cosiddetto traffico misto, che richiede l'impegno contemporaneo di circuiti compartimentali dell'azienda concessionaria e della rete intercompartimentale dell'Azienda di Stato. Ad esempio, con l'estensione al traffico teleselettivo delle riduzioni tariffarie notturne e festive, cade

la possibilità di ripartire i proventi del traffico misto (difficilissimo, per non dire impossibile e costoso stabilire l'importo spettante ai due enti) tra l'Azienda di Stato e la società concessionaria, in base alle norme che valgono per il traffico tramite operatrice e che sono state fino ad ora applicate anche al traffico teleselettivo con soluzioni di compromesso.

A ciò va aggiunta la situazione in atto per quanto riguarda la teleselezione e l'impossibilità, dovuta al predetto traffico misto, di estenderla a tutta la rete nazionale, la cui realizzazione porterebbe l'Italia ai primi posti fra i Paesi che possono disporre di una modernissima rete di telecomunicazioni. La necessità di assicurare al Paese l'integrale teleselezione da utente ad utente si pone in forma urgente ed assoluta anche perchè le difficoltà che hanno sin qui ostacolato l'automatizzazione del traffico misto non sembrano insuperabili.

Queste schematiche considerazioni, alle quali se ne potrebbero aggiungere altre, suggeriscono di procedere ad una modifica della ripartizione del traffico tra l'Azienda di Stato e la società concessionaria e precisamente di abolire la pertinenza mista cedendo in affitto alla concessionaria, da parte dell'Azienda di Stato, i circuiti oggi da essa utilizzati per l'espletamento del traffico misto.

È noto, signor Sottosegretario, a chi segue da vicino il suo lavoro, il suo deciso e pregevole proposito di risolvere concretamente detto problema, la cui soluzione consentirebbe anche alle amministrazioni interessate e ai lavoratori di ogni grado del settore telefonico di operare nelle condizioni più favorevoli con minor disagio e maggior profitto.

Queste considerazioni e constatazioni mi sono dettate da una realistica valutazione della situazione alla luce delle esigenze attuali.

Altro settore di non poco interesse è quello relativo al servizio telegrafico, in quanto ha sempre costituito per l'amministrazione una passività che negli ultimi anni ha assunto proporzioni rilevantissime. Anche questo è un problema che si pone, la cui soluzione consentirebbe lo svolgimento delle operazioni per via automatica e quindi con riduzione

della spesa in misura non indifferente. Evidentemente la gestione telegrafica, dal punto di vista economico, assume aspetti totalmente differenti a seconda della densità del traffico: ove il volume di questo è elevato, e di riflesso l'utilizzazione di mezzi operativi è intensiva (come avviene per il servizio che si svolge sulla rete dei grandi centri, la gestione dovrebbe essere generalmente attiva; ma essa diventa estremamente onerosa per il servizio nelle località minori collegate alla rete sopraddetta da una serie di lunghe linee e i cui uffici talvolta non registrano in media forse neppure un telegramma giornaliero.

Anche in questo settore il servizio viene svolto da parte dell'amministrazione e da parte della società concessionaria, come prevede la Convenzione del 1957 che accolla alla concessionaria stessa il servizio telegrafico nelle località che ne erano sprovviste, incaricando del servizio i posti telefonici pubblici assai più diffusi degli uffici dell'amministrazione, la quale aveva già previsto il graduale smantellamento delle proprie linee periferiche, disponendo che i suoi uffici, previo collegamento alla rete della concessionaria, si avvalessero di questa per la trasmissione e la ricezione fonica dei telegrammi.

L'attuazione delle clausole della Convenzione, in effetti, è stata soltanto parziale per un complesso di ragioni che possiamo comprendere sul piano umano, ma che dobbiamo, avendo cura di salvaguardare l'interesse dei lavoratori, superare una volta per sempre, se vogliamo veramente risolvere problemi di interesse pubblico i cui benefici non si faranno attendere.

Signor Sottosegretario, è risaputo che anche questo problema è stato affrontato e portato decisamente avanti tanto da far ritenere prossima la sua logica e studiata soluzione, cioè il trasferimento sulla rete telefonica di tutto il servizio di fonodettatura e recapito dei telegrammi all'intero distretto telefonico. Questa soluzione propone un altro problema, forse ancora più importante, che a quanto mi risulta il signor Ministro si è proposto di risolvere. Si tratta del problema della rete telegrafica nazionale. Oggi

tutto il territorio nazionale è coperto da una fitta e doppia maglia di palificazioni, quella telefonica e quella telegrafica. Spesso queste palificazioni sono parallele e non è raro vedere una palificazione telegrafica ed una telefonica correre per molti chilometri a pochi metri di distanza l'una dall'altra.

Non sfugge a nessuno che tale situazione rappresenta un immobilizzo di capitali ed una spesa di manutenzione a carico della collettività perfettamente inutili. Il problema della cessione in vendita di tutto il vecchio impianto telegrafico, che si renderebbe inutilizzato, non dovrebbe incontrare difficoltà insuperabili anche se la SIP, acquistandolo, dovrà assoggetarsi a condizioni onerose.

Rimarrebbe, me ne rendo conto, il problema dell'utilizzazione del personale attualmente adibito alla costruzione e manutenzione della rete telegrafica. Io penso però che con un po' di buona volontà e con un opportuno trasferimento ad altri servizi del Ministero il problema potrebbe essere risolto senza alcun danno per i lavoratori. Desidero perciò rivolgerle una modesta e cortese raccomandazione, signor Sottosegretario, perchè perseveri nello sforzo per una soluzione integrale e razionale del problema senza farsi arrestare da ostacoli, di qualsiasi natura essi siano.

Altro problema che non è sfuggito alla sua attenzione, per la particolare importanza che esso assume sul piano dell'economia nazionale, è quello dell'introduzione, anche nel nostro Paese, del servizio trasmissione dati, la cui istituzione, oggetto da tempo di pressante istanza dei nostri operatori economici, permetterà su scala sempre maggiore quelle procedure avanzate che rappresentano la premessa indispensabile perchè l'Italia non rimanga in posizione di arretratezza rispetto agli altri Paesi. Detto servizio, già introdotto negli Stati Uniti ed in altri Paesi della Comunità europea, si realizza mediante il collegamento sul circuito telefonico dell'utente di apposite apparecchiature che consentono di trasmettere dati, lettere, eccetera, la cui ricezione immediata offre i vantaggi che la tempestività può determinare.

Lo stato di disagio e di inferiorità dei nostri operatori economici, nei confronti degli

operatori dei Paesi ove il sistema trasmissione dati è già introdotto, è evidente, per cui, trattandosi di un servizio che per via telegrafica non si vede come possa essere espletato, sarebbe desiderabile e necessario, signor Sottosegretario, che detto problema trovasse sollecita soluzione.

Ultimo problema di carattere telefonico, riguarda Torino che, in considerazione della ripresa degli scambi commerciali tra l'Italia e la Jugoslavia, attende da molto tempo un collegamento telefonico diretto con Belgrado.

Ho motivo di ritenere che da parte italiana sarebbe possibile l'immediata istituzione di questo collegamento, e perciò ritengo opportuno, signor Sottosegretario, un suo cortese intervento presso il competente Ministero jugoslavo perchè vengano rimossi da parte loro gli ostacoli alla realizzazione del predetto collegamento.

Sulla gestione RAI-TV in modo particolare, sui suoi programmi che tutti vorremmo rispondenti ai nostri singoli desideri, occorre fare un approfondito esame e tenere conto di ciò che contribuisce a determinare una situazione alla quale rivolgiamo spesso la nostra critica. Premesso che tutto ciò che si fa può essere migliorato, e che a tal fine il Senato è impegnato a dare il proprio contributo, mi soffermo brevemente su alcuni fattori che ritengo debbano essere obiettivamente considerati, che sono: spese per compenso agli artisti; versamento dell'utente, su tutti i proventi, allo Stato, programmi.

La parte che colpisce prevalentemente l'opinione pubblica è quella relativa al compenso agli artisti, che in taluni casi sembra effettivamente rilevante, e che non trova giustificazione nelle pur particolari loro prestazioni. A questo proposito però occorre considerare che gli artisti in genere interessano in pari misura, oltre che la RAI-TV, il cinema, il teatro, e che gli stessi sono attratti prevalentemente dal teatro, per cui la RAI-TV deve normalmente entrare, in sede di mercato, in concorrenza con i predetti enti, il che agisce evidentemente in favore degli artisti stessi, i quali, sollecitati da richieste contemporanee da più parti, pongono condi-

dizioni esagerate alle quali gli enti debbono sottostare.

Contribuisce inoltre ad aggravare detta situazione il migliore trattamento economico riservato spesso agli artisti del teatro e del cinema; per cui s'impone una regolamentazione atta a disciplinare la complessa materia del settore. Gli effetti della sfrenata concorrenza tra detti enti, e quindi del compenso agli artisti, sono provati dall'elevato costo dei programmi messi in onda dalla RAI-TV; tra questi, ad esempio « I Promessi Sposi », che impegnarono 171 attori di rilievo, tre registi, quattro collaboratori, e centinaia di figuranti e la cui spesa complessiva è stata per gli attori di lire 480 milioni con un costo medio per attore di lire 458.442 e un costo medio per giornata-attore di lire 32.980.

Altro fattore di notevole peso, che grava in misura rilevante sull'utente e che spesso non è posto nella giusta evidenza, è quello relativo al versamento elevato che la RAI-TV effettua su tutti i proventi allo Stato che, prendendo come riferimento l'anno 1965, ammonta a 9 miliardi e 482 milioni circa, espressi dalle seguenti percentuali: 4 per cento al Ministero delle poste e telecomunicazioni, totale 3 miliardi e 758 milioni circa; 2 per cento al Ministero del tesoro, totale 1 miliardo e 879 milioni, destinato a finanziare manifestazioni teatrali e musicali; altro 3,6 per cento sempre al Ministero del tesoro su tutti i proventi effettivi lordi, totale 3 miliardi e 383 milioni; 2 per cento dei proventi netti della pubblicità radiofonica al Ministero delle poste e telecomunicazioni; infine una quota *una tantum* di 250 milioni al Ministero del tesoro quale contributo a favore degli enti lirici ed istituzioni assimilate. Se ai suaccennati 9 miliardi e mezzo aggiungiamo i 22 miliardi trattenuti sui canoni d'abbonamento ed altri 10 miliardi per tasse sulla pubblicità, eccetera, si arriva ad un totale di 42 miliardi che lo Stato ricava dalle spese degli italiani in questo settore.

Signor Sottosegretario, non sarebbe possibile ridurre quanto preleva lo Stato dalla RAI-TV a vantaggio degli utenti?

Per quanto concerne invece i programmi culturali e informativi, messi in onda nor-

malmente, è evidente che la RAI-TV subisce troppo l'influenza dell'attuale Governo di centro-sinistra, ignorando che ciò contrasta con i diritti dell'utente che paga, al quale spesso vengono imposti programmi che non gradisce. Per quanto riguarda il servizio postale; premessa la mia preoccupazione per il grave stato di passività del relativo bilancio, è ribadita la necessità di provvedere al più presto ad una riorganizzazione e ammodernamento del servizio, mi soffermerò soltanto sul principale problema interessante la città di Torino.

Si tratta, signor Sottosegretario, della necessità inderogabile del trasferimento dell'ufficio pacchi postali dall'attuale sede presso la stazione di Porta Nuova a quella prevista presso lo scalo Vanchiglia.

L'attuale sede è assolutamente insufficiente a consentire un regolare espletamento del servizio, peggiorato dalla sua ubicazione troppo centrale; la congestione del traffico nella zona adiacente impedisce un ordinato flusso dei mezzi di comunicazione e di trasporto determinando confusione e congestionamento nel servizio in misura veramente rilevante. Risulterebbe che al trasferimento predetto il Ministero dei trasporti abbia opposto delle difficoltà circa l'utilizzazione dei binari di raccordo esistenti. Penso di poter affermare con tutta tranquillità che queste difficoltà possono essere superate; perciò, considerati i benefici che deriverebbero per l'amministrazione, le sarei grato, signor Sottosegretario, se volesse intervenire presso il suo collega ai Trasporti per risolvere definitivamente l'annoso problema.

Un brevissimo cenno al bilancio di previsione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, in quanto le cifre in esso esposte non sembrano del tutto rispondenti alla realtà, sia per quanto riguarda gli introiti, sia per quanto riguarda le spese.

L'ammontare degli introiti, ad esempio, previsto in 46 miliardi, sarà in effetti ampiamente superato, così come è avvenuto nel 1966.

L'avanzo, previsto in 24 miliardi, è il risultato di una impostazione di bilancio che non tiene conto degli oneri a cui sarebbe assoggettata una gestione non statale (come

per esempio gli interessi del capitale investito). Inoltre l'avanzo previsto tiene conto degli introiti versati dalla società concessionaria e che non possono certamente essere considerati quali utili di esercizio. Rettificando il bilancio, si potrebbe avere forse appena appena un pareggio.

Nel concludere il mio intervento, desidero esprimere il voto che la riforma a cui lei, signor Sottosegretario, ha accennato, e che con il mio intervento ho raccomandato, possa rapidamente realizzarsi e porti per lo Stato delle massicce economie e per gli utenti gli attesi e sospirati miglioramenti dei servizi. Grazie. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Guanti, Adamoli, Bertoli, Maccarrone, Pirastu e Francavilla.

Z A N N I N I , *Segretario* :

« Il Senato,

discutendo il bilancio di previsione per il 1967,

ritenuto:

che la misura del canone di abbonamento alla RAI-TV sia troppo gravosa;

che da una parte l'aumento degli utenti e dall'altra le entrate che vengono assicurate alla RAI-TV per la pubblicità giustificano e rendono possibile una riduzione del canone,

invita il Governo ad adottare i provvedimenti per la riduzione del 50 per cento del canone di abbonamento alla RAI-TV ».

P R E S I D E N T E . Questo ordine del giorno è stato illustrato dal senatore Vidali. Invito pertanto l'onorevole Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni ad esprimere l'avviso del Governo.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Pur respingendo le punte polemiche, sia pure affettuose, ingiuste verso la Rai-TV italiana, desidero assicurare gli onorevoli senatori intervenuti che tutto quanto sarà tecnicamente possibile, amministrativamente opportuno, legi-

slativamente voluto dalla sovrana volontà del Parlamento, si cercherà di realizzare da parte del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Per quanto riguarda il problema della televisione a colori, posso assicurare che, tenuto conto degli oneri aziendali e dell'interesse dell'industria nazionale e delle possibilità della nostra economia, si deciderà senza faziosità nell'interesse della collettività.

Vorrei soltanto rivolgere al senatore Vidali la preghiera di ritirare il suo ordine del giorno, poichè esso investe anche il parere del Ministero delle finanze e del Ministero delle partecipazioni statali. Posso assicurare che è già stata fissata per il pomeriggio di oggi, alle ore 17,30, la riunione delle due Commissioni congiunte 1ª e 7ª, e nei prossimi giorni saranno discusse anche le proposte di legge Lajolo e Di Piazza, che trattano lo stesso argomento della riduzione del canone. Prego pertanto il senatore Vidali di ritirare l'ordine del giorno, rimettendo a quella sede l'approfondimento e la decisione.

Detto questo, signor Presidente, chiedo venia all'Assemblea del disturbo arrecato con le mie parole e ringrazio sentitamente, assicurando il senatore Massobrio che, per gli aspetti particolari segnalati, non mancherò di segnalarli agli uffici competenti del Ministero.

V I D A L I . Vorrei che si prendesse in considerazione la proposta di trasmissioni televisive per la minoranza slovena, così come esistono per la minoranza tedesca.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Riferirò.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,15*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari