

DCXLIV. SEDUTA

MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 1951

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE

| | |
|---|--------------|
| Commissioni permanenti (Variazioni nella composizione) | Pag. 25252 |
| Disegni di legge (Trasmissione) | 25251 |
| Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1557) (Seguito della discussione e approvazione): | |
| SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> | 25252, 25280 |
| TOMMASINI, <i>relatore</i> | 25280 |
| FOCACCIA | 25280 |
| GAVINA | 25280 |
| AZARA | 25280 |
| Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558) (Discussione): | |
| MENGHI | 25281 |
| SALOMONE | 25283 |
| FERRARI | 25284 |
| Mozione (Annunzio): | |
| PALERMO | 25298 |
| Interpellanza (Annunzio) | 25299 |
| Interrogazioni (Annunzio) | 25299 |
| CAMPILLI, <i>Ministro dei trasporti</i> | 25300 |
| SINFORIANI | 25300 |

Per la morte dell'ex deputato Dino Rondani:

| | |
|--|------------|
| TONELLO | Pag. 25251 |
| PRESIDENTE | 25251 |
| SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> | 25251 |

Relazione (Presentazione) 25252

Sul processo verbale:

| | |
|----------------------|---------------------|
| LUSSU | 25249, 25250, 25251 |
| PRESIDENTE | 25249, 25250, 25251 |

La seduta è aperta alle ore 16.

Sul processo verbale.

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

LUSSU. Domando di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Mi indichi l'oggetto del suo intervento.

LUSSU. Nella seduta antimeridiana, durante la discussione, che ad un certo momento è stata piuttosto tumultuosa...

PRESIDENTE. Il Regolamento prevede che si possa parlare sul processo verbale in tre ipotesi.

LUSSU. Ho qui presente il Regolamento...

PRESIDENTE. Anch'io, senatore Lussu, senza bisogno di leggere, ho presente l'arti-

colo 40, il quale prevede che si possa parlare sul processo verbale o per una semplice dichiarazione di voto senza specificare i motivi — e nella seduta antimeridiana non vi è stata alcuna votazione — o per fatto personale. Io che ho letto il resoconto della seduta, come era mio dovere, non vi ho trovato nulla che possa giustificare l'eventuale richiesta di parlare per fatto personale. Infine, si può parlare sul processo verbale per farvi inserire una rettifica.

LUSSU. Domando di parlare sul processo verbale per farvi inserire una rettifica.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Il Regolamento, che ella, onorevole Presidente, conosce a memoria e che io, non avendo questo pregio, tengo sempre presente quando al Regolamento mi riferisco...

PRESIDENTE. Desideravo solamente che ella, a norma del Regolamento, indicasse in riferimento a quale delle anzidette tre ipotesi aveva chiesto la parola sul processo verbale.

LUSSU. Come le ho detto, per una rettifica. Vedo infatti che nel processo verbale non è fatto alcun riferimento alla mia richiesta di parlare sul Regolamento. A questa mia richiesta stamane, il Presidente — dato il momento piuttosto vivace della discussione, che rischiava anzi di diventare tumulto — credette di non dovermi dare la facoltà di parlare, pur avendo io evidentemente il diritto ad averla. Allora, io, per aderire alla esigenza di superare il momento particolarmente scabroso della seduta, dichiarai che avrei parlato in sede di dichiarazione di voto nel pomeriggio, al che il Presidente ha risposto affermativamente. Riconosco che era difficile inserire tutto ciò nel processo verbale, non di meno tutto questo non vi risulta. Mi sia permesso...

PRESIDENTE. Avevo già rilevato anch'io, mentre il senatore segretario dava lettura del processo verbale, l'omissione da lei lamentata. Dal processo verbale non risulta che lei abbia chiesto di parlare sul Regolamento e che il Presidente non gliene abbia dato facoltà ritenendo che non si potesse aprire una discussione sul richiamo al Regolamento fatto dal senatore Conti.

LUSSU. Io ho chiesto la parola questa mattina in seguito ad una frase molto grave pronunciata dal Sottosegretario per la difesa, frase che il Presidente, dato il tumulto, penso non

debba aver sentito. Infatti, se il Presidente avesse sentito questa frase, certamente avrebbe invitato il Sottosegretario a modificarla o ritirarla. Il Sottosegretario ha finito la sua risposta all'interrogazione del senatore Labriola affermando che chi non era di quell'opinione, diciamo pure governativa, rispetto alla questione sollevata sulla città di Napoli, non era un italiano degno di questo nome. Io, come italiano che ha ritenuto modestamente nella sua vita di avere svolto permanentemente opera di italiano, io che ho sentito questa frase debbo esprimere il mio risentimento che un Sottosegretario, nella sua qualità di Sottosegretario, parlando quindi a nome del Governo, abbia osato finire una dichiarazione politica in questo modo così strano. Io penso che mai nell'Aula parlamentare nessun rappresentante del Governo debba pronunciare delle frasi che offendono la stessa vita parlamentare, la quale presuppone correnti di maggioranza e correnti di opposizione, ma non presuppone mai che le correnti di opposizione siano al di fuori del concetto fondamentale di italianità, di Patria o di altro. Io mi auguro che nella prossima occasione in cui il Sottosegretario avrà l'onore di parlare al Senato voglia correggere questa sua falsa impostazione politica.

L'altro punto è questo...

PRESIDENTE. Ma questa non è una rettifica, è la dichiarazione che ella avrebbe voluto fare nella seduta antimeridiana e che il Presidente dell'Assemblea non le ha allora permessa. Non posso ora io consentire che tale dichiarazione ella faccia parlando sul processo verbale. Cerchi quindi di riassumere il suo pensiero.

LUSSU. Mi avvio al termine del mio intervento.

PRESIDENTE. Ella deve solo indicare la rettifica da inserire nel processo verbale. Ella ha detto che il verbale non attesta che lei abbia chiesto di parlare sul Regolamento e che non gliene sia stata data facoltà. Questa reputo sia una rettifica alla quale ella ha diritto e che certamente sarà fatta prima che il processo verbale sia approvato dall'Assemblea. Ma non posso permettere — secondo la norma del Regolamento e per rispetto a chi presiedeva stamane l'Assemblea e all'Assemblea stessa — che ella faccia, in sede di processo verbale, quella dichiarazione che nella seduta antimeri-

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

diana non le è stato consentito di fare. Per criticare l'atteggiamento del Sottosegretario di Stato per la difesa potrà chiedere di parlare in altra occasione.

LUSSU. La rettifica che ella ha riconosciuto che io ho diritto di fare, io l'ho fatta. Non ho da aggiungere altro se non rilevare la posizione di un rappresentante del Governo di fronte al Parlamento e credo che sorgeranno altre occasioni in cui lo stesso Presidente richiamerà all'ordine, lo spero, i rappresentanti del Governo che non osservano strettamente questo principio di vita parlamentare.

PRESIDENTE. Nel processo verbale sarà allora aggiunta l'annotazione che: « il senatore Lussu chiede la parola per un richiamo al Regolamento, ma il Presidente dichiara di ritenere che non possa aver luogo una discussione sul richiamo al Regolamento fatto dal senatore Conti, e pertanto non concede la parola al senatore Lussu, che potrà chiederla in altra sede ».

Con questa modifica, non essendovi altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Per la morte dell'ex deputato Dino Rondani.

TONELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Mi è giunta la notizia della morte di Dino Rondani, un nome caro agli italiani, un nome che noi ricordiamo perchè egli fu l'alfiere di tutte le battaglie socialiste. Dino Rondani ebbe con tutto il movimento del proletariato italiano trepidi e continui contatti affrontando egli stesso coraggiosamente le persecuzioni e le calunnie. Quest'uomo diritto, buono, aveva un animo di fanciullo. Io vissi in esilio dieci anni accanto a Dino Rondani e quando mi è giunta la notizia della sua morte sentii che una parte di me stesso si era lacerata dentro, perchè egli era socialista nel senso più alto e più nobile della parola. Io ricordo qui che fu Dino Rondani nel Parlamento italiano che, con un discorso eloquente, fatto di cuore e di pensiero, fece decidere la Camera ad accettare il riconoscimento della Repubblica dei Sovieti.

Io ricordo che Dino Rondani, pur non essendo mai stato fervente partigiano nelle varie contese del partito, ebbe sempre, per tutti i compagni di tutte le tendenze, una affettuosa corrispondenza. Nessun socialista mai poté dire male di Dino Rondani o rimproverargli intolleranza di temperamento, e anche gli avversari lo stimavano e io ricordo, illustre Presidente, che ella pure conobbe Dino Rondani. Si era ritirato a Nizza costretto a fuggire dalla Italia insieme a tanti profughi. Viveva inerte? No! Aveva quasi 84 anni, eppure questo vecchio prendeva ancora la penna per scrivere articoli per riaffermare la sua fede. E pochi giorni fa a me scrisse una lettera affettuosa rimproverandomi e dicendo: ma perchè stai zitto, perchè non ti muovi, perchè non scrivi? Egli era ancora il giovane ardente di mezzo secolo fa. Orbene, a quest'uomo che il socialismo italiano dovrà ricordare nella sua storia, a quest'uomo va il pensiero riconoscente e affettuoso di tutti noi. Per me io vi dico che finchè vivrò il suo ricordo sarà vivo nel mio cuore!

PRESIDENTE. Mi associo, a nome del Senato, alle nobili espressioni pronunciate dal senatore Tonello per la morte di Dino Rondani, che con il suo lavoro, la sua intelligenza e la sua probità ha onorato il Parlamento italiano.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Anche il Governo si associa alla commossa rievocazione, fatta dall'onorevole Tonello, della nobilissima figura di Dino Rondani.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro del tesoro ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Autorizzazione a riutilizzare le somme recuperate sino al 31 dicembre 1950 sui finanziamenti per il ripristino, la riconversione e la continuazione dell'attività di imprese industriali di interesse generale o di particolare utilità economica e sociale » (1749).

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

Comunico inoltre che il Ministro della difesa ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Concessione del distintivo d'onore di mutilato di guerra ai cittadini italiani che nel 1914 hanno combattuto in Francia nelle file garibaldine » (1750).

Questi disegni di legge avranno il corso stabilito dal Regolamento.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Galletto ha presentato, a nome della 3^a Commissione permanente (Affari esteri e colonie), la relazione sul disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di emigrazione assistita tra l'Italia e l'Australia » (1739).

Questa relazione sarà stampata e distribuita ed il relativo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Variazioni nella composizione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, su designazione del Gruppo misto, il senatore Franza entra a far parte della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente e il senatore Pezzullo entra a far parte della Commissione speciale per l'esame del disegno di legge riguardante la città di Napoli.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1559).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

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

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Onorevole Presidente, onorevoli Senatori! Sono sicuro che se mi fosse stato consentito prendere la parola al principio della seduta di ieri per farvi l'esposizione che oggi vi farò, sono sicuro dicevo, che parte dei discorsi che ieri sono stati pronunziati, non sarebbero stati fatti.

La relazione del senatore Tommasini conteneva molte domande al Ministro. Ora alcuni senatori ieri hanno parlato come se il Ministro avesse risposto negativamente a quelle domande o avesse dovuto confessare di non avere mantenuto gli impegni presi lo scorso anno avanti al Senato.

La situazione, invece, è ben diversa ed io penso che tutti voi prenderete atto con compiacimento che i miglioramenti nei servizi dipendenti dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, annunciati da me l'anno scorso al Senato sono stati, come ora vi preciserò, realizzati.

Posso anzi oggi comunicare al Senato nuovi miglioramenti, e mi limiterò ad accennare solo ai più importanti:

- a) l'istituzione di 85 nuovi uffici postali in capoluoghi di Comune che ancora ne erano sprovvisti ed in alcune frazioni in cui tale provvedimento si è dimostrato particolarmente necessario in relazione al considerevole numero degli abitanti, alla distanza dai capoluoghi ed al rilevante movimento delle corrispondenze;
- b) l'istituzione di 313 nuovi servizi di trasporto e distribuzione della corrispondenza;
- c) l'istituzione di 50 nuovi uffici e servizi fonotelegrafici e la disposizione data per l'istituzione di altri 100;

d) l'istituzione del servizio telegrafico notturno nei capoluoghi e il ripristino del servizio telegrafico nei giorni festivi nella grandissima maggioranza dei Comuni;

e) facilitazioni per le spedizioni di libri da parte delle case editrici e librerie, con la riduzione speciale del 50 per cento sulla tariffa normale, con decorrenza dal 1° agosto prossimo;

f) l'ulteriore sviluppo della meccanizzazione non solo nei servizi esterni come quelli di trasporto, ma anche nei servizi interni conta-

bili e di controllo nei quali è in corso una adeguata introduzione di macchine contabili anche del tipo elettronico;

g) la recentissima istituzione del buono postale di viaggio pagabile presso gli uffici postali esteri;

h) e infine l'aumento dei circuiti celeri telefonici che consentono all'operatrice di partenza di chiamare essa stessa il numero richiesto in un'altra città (1).

Sono personalmente d'accordo con il relatore, senatore Tommasini, sull'opportunità che ogni stato di previsione presentato al Parlamento per l'approvazione sia accompagnato da una particolare relazione ministeriale, che rappresenti anche una base concreta per la discussione del bilancio.

È vero quanto ha rilevato il senatore Tommasini che queste relazioni sono destinate a rimanere a disposizione di una ristretta cerchia di studiosi; ma esse assolvono un importante compito, perchè attraverso le relazioni, le discussioni e le dichiarazioni ministeriali che sono impegnative per il Governo, resta documentata tutta la vita delle amministrazioni pubbliche, delle quali il Parlamento segue, così, il progresso o i periodi di stasi. Perciò appare sempre opportuno, oltre che doveroso, allegare a queste relazioni ministeriali dati statistici che, anche se non letti per ragioni di tempo al Senato durante le discussioni, fanno parte degli atti parlamentari e danno quindi, la possibilità, in avvenire di utili studi comparativi in base a dati ufficiali.

L'attività dell'Amministrazione postelegrafica, com'è a voi noto, si compone di due grandi branche, delle quali una comprende i servizi di telecomunicazioni (telegrafici, telefonici e radioelettrici; e in particolare radiodiffusione e televisione); l'altra comprende i servizi postali veri e propri, che, a loro volta, si distinguono in servizi postali in senso stretto (corrispondenze e pacchi) e servizi a denaro o di bancoposta (vaglia, conti correnti, buoni postali fruttiferi e risparmio).

(1) Ecco l'elenco dei circuiti in funzione a chiamata celere: Bari-Roma 2 — Palermo-Roma 2 — Roma-Milano 9, 10 — Roma-Genova 5, 5 — Milano-Genova 20, 18 — Genova-Torino 12, 12 — Milano-Torino 12, 12.

Tutte queste attività sono organizzate e svolte mediante due Amministrazioni ed Aziende autonome:

a) quella delle poste e dei telegrafi, per i servizi postali e per i servizi telegrafici e radioelettrici (radiodiffusione e televisione);

b) l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, che attende al servizio telefonico interurbano a grande distanza ed al controllo delle Società telefoniche concessionarie.

Una tale organizzazione non è razionale, e difatti è vivamente sentita da tempo l'assoluta necessità di modificare una tale struttura, concentrando presso un'unica Azienda tutti i servizi di telecomunicazione.

Solo così sarà possibile attuare uno stretto coordinamento fra gli stessi servizi e sfruttare nel modo più razionale e redditizio la tecnica e tutti gli altri elementi che essi hanno in comune o strettamente affini, dalle linee agli edifici ed agli apparati (con esclusione di quelli terminali).

Proprio per venire incontro a questa esigenza, venne istituito l'Ispettorato Generale delle Telecomunicazioni col compito di sovrintendere a tutti i servizi di telecomunicazione e coordinarli.

L'ottima prova fatta da quest'ultimo ha dimostrato la necessità di perfezionare ulteriormente questo coordinamento; perfezionamento che, però, non si potrà ottenere se non inserendo in un'unica Azienda tutti i servizi, in modo che al coordinamento funzionale si accompagni quello organizzativo, che è anche giuridico ed amministrativo.

A questo scopo è stato predisposto un apposito disegno di legge, i cui criteri generali erano stati, in massima, condivisi dalla vostra Commissione ed il cui esame da parte del Parlamento è stato ieri sollecitato da vari senatori.

TESTO UNICO PER I SERVIZI P.T.T.

Essendo ormai imminente, dopo tanti studi, la riforma generale dell'Amministrazione, è stato ritenuto opportuno da parte del Ministro del tesoro e del ministro Petrilli di inserire il nostro progetto nel quadro della riforma generale. Però posso comunicare al Senato che

ho preparato un altro disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei ministri il giorno 14 di giugno e che sarà sottoposto la prossima settimana all'approvazione del Senato (1), per potere, intanto, realizzare alcune urgenti innovazioni in seno all'Amministrazione postelegrafonica quale Amministrazione autonoma.

Si potrà così provvedere al coordinamento e rinnovamento di vecchie norme legislative e regolamentari, vigenti in materia di organizzazione e servizi postali e di telecomunicazione, eliminando le norme superflue o già superate, ed apportando alle altre le modifiche necessarie per renderle aderenti ai nuovi principi organizzativi ed alle particolari esigenze dei servizi aventi carattere essenzialmente tecnico-industriale.

Oggi ci troviamo nell'assurda condizione di dover temere come un grave disservizio l'applicazione esatta dei regolamenti che risalgono al principio del secolo.

Sono certo che con tale provvedimento saranno poste solide basi per la rinnovazione ed il miglioramento dell'ordinamento di tutta l'Amministrazione postelegrafonica e dei relativi servizi, che, per quanto apparentemente modesti, sono tra quelli ai quali il popolo è particolarmente sensibile, poichè sono i più diffusi (si pensi agli 11.372 uffici attraverso i quali sono svolti) ed importano un immediato e quotidiano contatto con tutta la popolazione tanto dei centri cittadini che delle piccole borgate.

L'Amministrazione ha assunto due importanti servizi: 1) lavori; 2) approvvigionamenti, per i quali avevano provveduto le Ferrovie dello Stato per circa un ventennio.

Molte pratiche erano da risolversi tra le due Amministrazioni, quella ferroviaria e quella postelegrafonica, sia come strascico dei servizi gestiti dalle Ferrovie per tanto tempo, sia per i rapporti che necessariamente le due Amministrazioni devono avere per i servizi che si svolgono nelle stazioni. Le pratiche venivano trattate con grande diligenza e con scambi di corrispondenza dai rappresentanti dei due Ministeri, che così dimostravano il loro attaccamento alle rispettive Amministrazioni. Però le pratiche rimanevano insolute.

(1) Presentato al Senato nella seduta del 4 luglio 1951.

D'accordo con il collega dei Trasporti, e con la collaborazione dei due Sottosegretari, onorevole Galati e senatore Battista, si sono tenute poche riunioni con l'intervento dei funzionari rappresentanti le due Amministrazioni, e così, rapidamente, sono state risolte pratiche che da anni attendevano di essere definite; e questo in uno spirito di comprensione degli interessi delle due Amministrazioni, ma tenendo presente anche che sono Amministrazioni appartenenti ambedue allo Stato.

Ho voluto riferirvi questo, onorevoli senatori, perchè sono certo vi farà piacere apprendere che qualche nuovo criterio più rispondente alle esigenze moderne comincia ad applicarsi nelle pubbliche amministrazioni.

È stato istituito un terzo Servizio, quello degli automezzi, per la graduale meccanizzazione dei trasporti postali e dei servizi dei Circoli per le nuove costruzioni e la manutenzione delle linee telegrafiche.

Seguendo un preciso programma di largo decentramento amministrativo, si è provveduto al completamento di cinque Direzioni provinciali (Latina, Frosinone, Rieti, Viterbo e Ragusa), e sono stati istituiti cinque nuovi uffici di riscontro per i conti correnti postali; e questi nuovi uffici sono stati accolti con grande compiacimento dai correntisti, i quali avranno la possibilità di avere accreditate più sollecitamente le somme a loro inviate con vantaggio anche per il calcolo degli interessi.

Le nostre tassative istruzioni per il pagamento delle fatture e degli stati di avanzamento dei lavori sono nel senso che i pagamenti debbano avvenire senza ingiustificati ritardi, in modo da poter avere così sensibili sconti dai fornitori e dalle imprese costruttrici.

IL PERSONALE.

La consistenza numerica del personale che assorbe l'80 per cento della spesa, può ormai ritenersi stabilizzata sulle stesse cifre dell'esercizio passato e consta di circa 97.729 dipendenti, di cui 3.700 telefonici, 47.359 dipendenti diretti dell'Amministrazione (di ruolo e non di ruolo) e 46.670 dipendenti delle ricevitorie, che hanno un rapporto giuridico particolare con l'Amministrazione.

Una parte notevole del personale assunta in varie circostanze, prima dell'ultima guerra, durante il periodo bellico e subito dopo la liberazione, senza alcun concorso, lavorava sotto l'incubo del licenziamento e comunque preoccupata dello stato di avventizio senza diritto a pensione.

Apparve chiaro che interesse dell'Amministrazione, per avere il massimo rendimento dal personale, era quello di provvedere alla sua sistemazione, sistemazione che è stata facilitata dal collocamento a riposo delle classi anziane.

Si è affrontato perciò, in collaborazione con le organizzazioni sindacali di categoria, il problema dello stato giuridico ed economico dei dipendenti.

Tra i numerosi provvedimenti adottati in questo campo mi limito a citare:

a) l'avvenuta sistemazione in ruolo di oltre 11.000 impiegati, che erano in servizio straordinario da oltre un decennio;

b) la sistemazione in ruolo, già quasi ultimata, di oltre 10.000 agenti subalterni, anche essi in servizio straordinario da molti anni;

c) l'inquadramento dei giovani fattorini telegrafici, disposto con una legge recentemente approvata dal Parlamento, per cui anche costoro, che finora erano stati considerati dei semplici prestatori d'opera senza alcuno stato giuridico, passeranno nei ruoli dell'Amministrazione.

Il nuovo stato concesso a tutto questo personale sarà ulteriormente migliorato con i nuovi organici che sono stati approvati il 22 di questo mese dalla Camera e che spero anche il Senato vorrà approvare nel mese di luglio.

È così oltre al personale dei gruppi A e B, sui quali ho particolarmente intrattenuto il Senato l'anno scorso, anche i dipendenti più modesti, e cioè quelli di gruppo C e i subalterni, hanno avuto assicurato il miglioramento della loro carriera. Si elimina così finalmente quella ingiusta situazione di svantaggio in cui per tanto tempo il personale postelegrafonico si è trovato rispetto a quello delle altre Amministrazioni, e che tanto sfavorevolmente ha influito, in passato, nella formazione dei quadri dell'Amministrazione postelegrafonica.

Col miglioramento della carriera non potevano non essere curati il rinnovamento e la selezione del personale, con il normale ripristino dei collocamenti a riposo per limiti di età, con regolari concorsi annuali per l'ingresso in carriera, e con le promozioni, per lungo tempo ritardate e ora in via di normalizzazione.

Sta per essere ultimato un concorso per 150 posti di gruppo A; sono stati banditi un concorso per 1.800 posti di gruppo C ed un altro per 800 posti di gruppo B.

Nei prossimi giorni sarà sottoposto all'approvazione del Parlamento un disegno di legge già approvato dal Consiglio dei ministri per la concessione anche al personale delle ricevitorie del premio di interessamento al servizio ed alle economie, già concesso al personale dipendente direttamente dal Ministero.

È stata ultimata l'assunzione in ruolo di 500 invalidi di guerra in conformità alle leggi approvate dal Parlamento a favore di questa benemerita categoria.

Desidero informare l'onorevole Senato che è stato anche opportunamente curato il lato professionale del personale, il che ha certo grande importanza presso tutte le Amministrazioni e tutte le Aziende, e specie in quelle a carattere prevalentemente tecnico-industriale, come quella postelegrafonica in cui il personale deve essere, per la maggior parte, specializzato.

A ciò si è provveduto mediante borse di studio e corsi di perfezionamento nel settore tecnico postale e dei servizi a denaro, specie per la preparazione alle delicate mansioni ispettive, nonché nel settore delle telecomunicazioni.

Tali corsi vengono affidati alle particolari cure dell'Istituto Superiore delle Poste e Telecomunicazioni che vi provvede a mezzo di docenti, anche universitari, e di funzionari di spiccata cultura ed esperienza professionale, particolarmente idonei all'insegnamento, mentre si dovrà provvedere alla compilazione e alla stampa di nuovi manuali teorico-pratici.

Tali corsi hanno dato risultati quanto mai lusinghieri nel settore delle telecomunicazioni. Nel settore postale, dove esisteva una forte percentuale di elementi di classi anziane, si è dovuto attendere il parziale rinnovamento dei quadri e, quest'anno, si è inaugurato il primo corso di perfezionamento per i giovani funzionari.

Anche per l'istruzione professionale della massa degli impiegati esecutivi, sono stati organizzati corsi speciali di perfezionamento per l'avviamento e smistamento della corrispondenza, nonchè per il maneggio della nuova macchina telegrafica « telescrivente », che viene utilizzata ormai su quasi tutte le comunicazioni telegrafiche celeri a grande, media e piccola distanza.

Ho disposto l'istituzione di corsi per telegrafisti in tutti i centri più importanti, ammettendovi anche i giovani fattorini telegrafici forniti di licenza di scuola media inferiore, per dare loro la possibilità di migliorare le prospettive di carriera e così stimolarli a maggiore attaccamento al servizio e alla Amministrazione, svolgendo il lavoro con le doverose forme di cortesia verso il pubblico.

Ho disposto per un largo uso di deleghe dai superiori agli inferiori e specie dal Direttore Generale ai Capi Servizio del Ministero e dagli Organi centrali a quelli provinciali, così da alleviare il peso dei primi, che dovrebbero attendere prevalentemente alla direzione e alla vigilanza, aumentando nel contempo la sfera di competenza ed autonomia dei secondi, e conseguendo, così, un generale acceleramento delle pratiche ed un accresciuto senso di responsabilità e di prestigio nei singoli funzionari.

La Commissione paritetica, che svolge opera tecnica e di collaborazione fra l'Amministrazione ed il personale, tiene periodiche riunioni quindicinali, sotto la presidenza del Sottosegretario onorevole Galati, al quale mi sia consentito esprimere la mia viva gratitudine per il suo prezioso contributo di consiglio e di attività.

Ho accennato così molto sommariamente a quanto è stato fatto nei riguardi del personale; desidero, però, far presente che tutto questo non intende essere un punto di arrivo; dell'altro c'è ancora da fare, e sarà fatto.

L'organizzazione periferica della Amministrazione postelegrafonica è basata prevalentemente sulle ricevitorie postali e telegrafiche, e sui servizi dei portalettere rurali e dei procaccia.

Gli stanziamenti globali per le spese delle ricevitorie ascendono a lire 10 miliardi, con un aumento dovuto agli ultimi miglioramenti economici concessi ai dipendenti statali, e alla istituzione di nuovi uffici.

ISTITUZIONE DI RICEVITORIE IN 723 CAPOLUOGHI DI COMUNE.

A tal riguardo, informo il Senato, anche per rispondere alla richiesta di chiarimenti dell'onorevole relatore, che per il passato nell'istituzione di nuovi uffici ci si basava essenzialmente su un conto economico, richiedendosi che fra entrate e spese dell'Ufficio ci fosse un certo equilibrio.

Questo criterio, che fino a poco tempo fa era dominante nella prassi ministeriale, non è certo da respingere *a priori* totalmente, ma non si può negare che in un Paese evoluto e democratico la soddisfazione dei bisogni collettivi, quando hanno carattere essenziale, debba prevalere su ogni altro criterio, compreso quello economico.

Ho fatto fare, pertanto, indagini per accertare se almeno tutti i capoluoghi di Comune avevano un ufficio postale, sia pure di terza classe.

Con una certa sorpresa, e credo che sarà una sorpresa anche per il Senato, è risultato che ben 723 capoluoghi di Comune erano ancora sprovvisti di ufficio postale.

Pensando al valore che assume per un piccolo centro, specie se lontano e isolato, l'ufficio postale con tutti i suoi servizi di comunicazione e a denaro, ho deciso di mutare il criterio finora seguito ed ho disposto che ogni capoluogo, che lo chieda, abbia il suo ufficio postale purchè allevii l'onere dell'Amministrazione, fornendo i locali, il mobilio e la luce.

E per passare alla rapida soluzione di questo programma non ho voluto neanche attendere l'iniziativa dei Comuni interessati e delle autorità del posto, ma ho fatto interpellare d'ufficio le Amministrazioni comunali.

In questo piano si inseriscono gli 85 uffici di nuova istituzione ed a questi ne seguiranno quanto prima altre centinaia. E così ogni Comune d'Italia avrà non solo il telefono, ma anche l'ufficio postale.

Confido che l'onorevole Senato vorrà apprezzare questo sforzo dell'Amministrazione postelegrafonica che porterà alla soluzione completa di un importante problema sociale.

Accanto ai Comuni privi di uffici postali, ve ne sono poi altri, i quali non si contentano dell'ufficio che hanno, anche se di prima classe o addirittura ricevitoria princi-

pale, e chiedono la trasformazione della ricevitoria in ufficio principale o di Stato. Purtroppo permangono ancora le ragioni per cui nella maggior parte dei casi queste richieste non possono, in questo momento, essere accolte. Da una parte queste trasformazioni comportano un notevole aumento di spesa; dall'altra esse darebbero luogo al licenziamento dei supplenti delle ricevitorie che non potrebbero essere assunti in servizio alle dipendenze dell'Amministrazione per il noto tassativo divieto di nuove assunzioni, disposto dall'articolo 12 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262.

Ed infine si dovrebbe provvedere alla sostituzione del detto personale, trasferendo sul posto da altre località impiegati ed agenti dell'Amministrazione i quali, però, nella maggior parte dei casi, si trovano nella impossibilità di trovare alloggio.

In qualche caso in cui queste difficoltà si son potute superare o sensibilmente ridurre, la trasformazione è stata fatta.

Un grave problema è quello delle sedi degli uffici, campo questo nel quale c'è ancora molto da fare perchè tutti gli uffici abbiano sedi idonee e decorose; questo è l'intendimento del Ministero.

A questo scopo ho fatto predisporre da tempo un piano di lavori straordinari per nuove costruzioni, ampliamenti ed arredamenti delle sedi che ne hanno veramente bisogno.

È stato deliberato di avere particolare cura dei centri turistici, sia per i locali, sia per il mobilio ed il personale addetto: autorizzando anche per alcuni uffici un orario speciale di servizio.

Confido che il Ministero del tesoro, dopo l'adesione di massima già data sin dallo scorso anno, vorrà concedere il finanziamento straordinario di questo piano di lavori.

UN NUOVO CAPITOLO DI BILANCIO.

Con mia soddisfazione posso, intanto, invitare l'onorevole Senato a rilevare che, indipendentemente dal finanziamento straordinario, il presente bilancio comprende un nuovo capitolo, il 98, con uno stanziamento di 400 milioni per il potenziamento, l'amplia-

mento ed il miglioramento anche degli edifici sedi di ufficio e delle relative attrezzature.

L'introduzione di questo capitolo ha per presupposto un concetto proposto dalla mia Amministrazione ed accettato dal Ministero del Tesoro, e cioè che le nuove costruzioni richieste dallo sviluppo normale dei servizi postelegrafonici (sviluppo che a sua volta è legato all'aumento della popolazione ed al naturale aumento del traffico) non devono essere fatti con finanziamenti straordinari, ma con i mezzi ordinari di bilancio, così come con gli stessi mezzi ordinari si provvede all'incremento degli altri fattori richiesti dai servizi stessi (strumenti, personale, ecc.).

Secondo le assicurazioni date lo scorso anno al Senato, è stato provveduto per il finanziamento delle costruzioni per le sedi delle direzioni provinciali a Catanzaro, ad Enna e a Frosinone e per gli uffici postali di Prato e di Vittoria.

Sono stati costruiti quattro uffici mobili per tutti i servizi postelegrafonici che voi, onorevoli senatori, avete avuto occasione di vedere o presso le Basiliche romane in occasione dell'Anno Santo o nell'interno delle Fiere. Abbiamo così la possibilità di soddisfare l'esigenza di assicurare il servizio in determinate circostanze in cui non sarebbe possibile provvedere con appositi locali.

Questi nostri uffici mobili nell'interno della Fiera di Milano hanno eseguito ben 16.641 operazioni, mentre con i circuiti telefonici celeri, con chiamate dirette per Roma, Torino e Genova, si sono avute nei 15 giorni della Fiera circa undicimila conversazioni.

PROGETTO PER LA RIFORMA DELLA RICEVITORIA.

Nella seduta del 12 luglio 1950 feci presente al Senato che l'ordinamento della ricevitoria postale lascia molto a desiderare per il fatto che esso non è ispirato da criteri omogenei, ma è costituito da norme emanate in varie epoche ed ispirate da principi diversi, per cui in sostanza oggi è difficile identificare la vera figura giuridica del ricevitore postale.

Questi, mentre una esplicita norma dichiara che non è impiegato statale, nel Codice penale (articolo 290) è definito contabile dello Stato e dallo stesso Stato viene poi conside-

rato tra i suoi impiegati in tutte le disposizioni che ne regolano il trattamento economico (dal carovita alla recente indennità perequativa).

Quando si dice la cifra degli impiegati statali, nella cifra sono compresi anche i 46 mila ricevitoriali, ed è logico che sia così, malgrado che la legge dica formalmente il contrario.

La situazione è ancora più assurda nei riguardi dei supplenti postali, che esplicitamente considerati dalla legge come impiegati privati del ricevitore, (il quale può anche licenziarli *ad nutum*), in realtà ricevono da questo solo il vecchio stipendio che va dalle lire 100 alle 600 mensili e che quindi ha assunto ormai un valore quasi simbolico o per memoria (per esprimersi proprio con la terminologia del bilancio), di fronte agli altri emolumenti corrisposti dallo Stato per carovita, indennità perequativa, ecc.

Una riforma organica dell'Istituto mi è parsa perciò urgente, non solo per corrispondere ad un bisogno vivamente sentito da tutta la categoria, ma anche nell'interesse dell'Amministrazione.

3 Oggi sono lieto di confermare la notizia già data dall'onorevole relatore e cioè che gli studi per la riforma sono finiti ed hanno portato alla elaborazione di un progetto preliminare completo.

Non è il caso oggi che io anticipi qui una dettagliata esposizione di questo progetto, ma ritengo opportuno comunicarvi i criteri fondamentali che lo hanno ispirato e di conseguenza gli obiettivi essenziali che si vogliono raggiungere.

In particolare esso tende:

1) ad assicurare la stabilità nel rapporto di lavoro a tutto il personale, compresi i supplenti che fino a oggi non hanno avuto alcuna garanzia d'impiego;

2) a chiarire il rapporto giuridico che attualmente ha assunto una figura ibrida non definibile, rendendo chiaro attraverso la disciplina sostanziale il rapporto che intercorre con lo Stato sia da parte dei ricevitori che dei supplenti;

3) ad assicurare un trattamento economico che corrisponda in massima a quello

previsto dalle disposizioni vigenti per gli altri dipendenti dell'Amministrazione postelegrafonica sulla base di una conveniente equiparazione di gradi;

4) ad assicurare a tutto il personale un trattamento di quiescenza ispirato agli stessi criteri vigenti per il restante personale postelegrafonico;

5) a dare la possibilità di passaggio dagli albi speciali nei ruoli dell'Amministrazione;

6) alla soppressione di alcuni vecchi principi, ormai superati, quali la successione, tranne alcuni casi delle più piccole ricevitorie, e la responsabilità oggettiva per la gestione delle ricevitorie così che anche queste verranno gestite con criteri corrispondenti a quelli vigenti per gli altri uffici postali;

7) all'adozione di nuovi e più semplici criteri per la classifica degli uffici in rapporto al lavoro effettivamente svolto, in sostituzione dei lunghi e complessi procedimenti previsti dalla vecchia legislazione e ancora in vigore. A tale riguardo è fondamentale la distinzione che viene fatta tra gli uffici che vengono gestiti con criteri economici come per un'azienda familiare e tutti gli altri uffici. :

Sono queste le linee fondamentali del progetto e posso assicurare il relatore che questo è stato accolto con favore dalla grande maggioranza degli interessati che mi hanno espresso con ordini del giorno, con telegrammi e con lettere la loro adesione.

Le due organizzazioni sindacali, che raccolgono la quasi totalità dei ricevitoriali (il Sindacato nazionale dei lavoratori postelegrafonici e la Federazione nazionale dei postelegrafonici), hanno comunicato la loro approvazione ai principi fondamentali della riforma stessa, formulando solo delle osservazioni sui singoli articoli, già in corso di esame per la redazione del progetto definitivo ad opera di una Commissione da me presieduta, con la collaborazione del sottosegretario Galati e di cui fanno parte esperti funzionari ed i rappresentanti della categoria.

La prima domenica successiva al giorno in cui il Parlamento approverà questa importantissima riforma sarà considerato giorno di festa per tutti i postelegrafonici italiani. Sarà celebrata quel giorno, al centro, come presso

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

le direzioni provinciali e presso tutti gli 11.500 uffici periferici, la festa di questa vasta azienda. I 100.000 dipendenti saranno messi al corrente del bilancio, e avranno luogo in quella circostanza manifestazioni varie, tra cui le premiazioni per la « cortesia » usata nel servizio al pubblico, e per il « maggiore rendimento » e si svolgeranno opportune cerimonie di saluto e di ringraziamento ai dipendenti collocati a riposo e di benvenuto ai nuovi giunti nella famiglia postelegrafonica.

Iniziative del genere tendono a creare un'atmosfera di cordialità e un sempre maggiore attaccamento all'Amministrazione, da parte del personale.

SERVIZI POSTALI.

Passando dagli organi ai servizi veri e propri dell'Amministrazione postelegrafonica, posso affermare che lo scambio delle corrispondenze si attua ormai con sufficiente celerità da un capo all'altro della Penisola.

Il numero delle corrispondenze aumenta costantemente da un mese all'altro e la sola corrispondenza ordinaria ha già raggiunto i due miliardi e mezzo di pezzi all'anno. In sensibile aumento sono pure le raccomandate e gli espressi che hanno già superato di molto le cifre prebelliche.

L'aumento del volume della posta aerea è davvero eccezionale, essendo passato per i soli Paesi europei, entro il raggio di 2.000 chilometri, da chilogrammi 69.161 nel 1949 a chilogrammi 449.384 nel 1950, e in questo anno l'Amministrazione ha versato alle Società per il trasporto della corrispondenza aerea lire 2.390.000.000. Questo enorme aumento è dovuto alla disposizione adottata in conformità alla Convenzione di Parigi, per cui le lettere, le cartoline, i vaglia e gli effetti da riscuotere diretti a Paesi europei entro il raggio di 2.000 chilometri hanno corso per via aerea senza il pagamento della relativa soprattassa.

Il pubblico mostra di gradire sempre più le comunicazioni rapide e quindi l'Amministrazione cerca di servirsi di mezzi sempre più rapidi per il trasporto degli effetti postali.

Le tariffe postali oltre i 2.000 chilometri presentano alcune incongruenze: per esempio, la tariffa per la posta dall'Italia all'Argentina è

molto superiore a quella in vigore dall'Argentina all'Italia, ma questa differenza contrariamente a quanto può sembrare, dipende esclusivamente dalle autorità argentine, alle quali quindi ci siamo rivolti per ottenere un'uguale tariffa tra i due Paesi — e speriamo che la giusta richiesta sia accolta.

Non è certo il caso di aumentare noi le tariffe per la posta che giunge dall'Argentina, perchè si risolverebbe in un danno a carico dei nostri emigrati. E pertanto questa ipotesi è stata da noi scartata.

Per andare incontro alle esigenze ripetutamente esposte da numerose ditte commerciali è allo studio l'avviamento aereo dei pacchi postali internazionali, dei giornali, e di altri oggetti e l'elevazione dei limiti attuali per il servizio di recapito a domicilio.

Nei particolari riguardi dei pacchi internazionali, sono stati conseguiti notevoli miglioramenti nello scambio diretto con Paesi lontani. È stato istituito il servizio dell'avviso d'imbarco in conformità della Convenzione di Parigi del 1947 ed è stato riattivato il servizio dei pacchi con assegno, per ora limitato al Belgio, ma di prossima estensione alla Francia, all'Olanda, al Lussemburgo ed altri Stati.

Per il trasporto degli effetti postali nell'ambito urbano, l'Amministrazione ha già assunto la gestione diretta del servizio in trenta località, e cioè dove le somme pretese dagli appaltatori per il servizio risultavano esose.

È stata altresì ridotta dal 50 per cento al 20 per cento la maggiorazione sui diritti di transito marittimo, allo scopo di richiamare un maggiore afflusso dall'estero di pacchi da farsi proseguire via mare.

Per il servizio dei trasporti marittimi internazionali, sono stati presi accordi anche con rappresentanti di società di navigazione, al fine di organizzare un servizio più intenso a destinazione per l'Oriente (Cina, Indocina, Giappone ed Australia) mediante un più cospicuo afflusso al porto di Genova degli effetti postali provenienti dall'Inghilterra e dal Centro-Europa. Il progettato provvedimento porterà un sensibile incremento ai diritti di transito.

Anche i servizi a danaro presentano un andamento incoraggiante poichè le somme che a tutto il 31 marzo del c. a. dalle Casse postali erano affuite dagli uffici postali alla Cassa de-

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

positi e prestiti, superano gli 877 miliardi, di cui:

79.144.260.000 attraverso i depositi a risparmio (al 31 maggio 1951);

645.367.505.000 attraverso i buoni postali fruttiferi (al 31 maggio 1951);

153.167.400.000 attraverso i conti correnti postali (al 30 aprile 1951).

I depositi a risparmio degli italiani all'estero mediante libretti speciali hanno raggiunto la cifra di lire 267.296.807.

Nel complesso si è registrato un aumento di ben 150 miliardi rispetto al 30 aprile del 1950.

Queste cifre sono la prova evidente che i servizi resi dall'Amministrazione postelegrafonica con la sua organizzazione capillare rispondono ad un bisogno veramente sentito dal pubblico e ne riscuotono la piena fiducia e soddisfazione, con grande vantaggio del Tesoro dello Stato.

In particolare il servizio dei conti correnti postali è quello che incontra sempre più il favore del pubblico e delle Amministrazioni.

Dal 1° luglio il pagamento delle pensioni di Stato verrà eseguito dagli Uffici postali a mezzo dei conti correnti.

L'assegno di conto corrente di serie speciale, viene recapitato al domicilio del pensionato ed è pagabile presso l'Ufficio postale preventivamente scelto da ciascun pensionato. Inoltre il pensionato, che non voglia o non possa presentarsi a riscuotere, ha facoltà di delegare la riscossione dell'assegno a persona di sua fiducia, e può altresì chiedere che l'importo della pensione venga versato sul proprio conto corrente postale, prelevandone poi l'importo a suo piacimento.

La riforma ha incontrato il generale favore della benemerita categoria dei pensionati.

L'Amministrazione farà tutto quanto le è possibile per semplificare e snellire ancora questo importante mezzo di pagamento qual'è quello dei conti correnti postali.

Nel campo particolare di questi servizi, posso comunicare al Senato l'istituzione dei buoni postali di viaggio, destinata ad agevolare la provvista di valuta del Paese di destinazione ai turisti che si recano all'estero e pagabili presso gli uffici postali esteri. Questo servizio funziona da pochi mesi, soltanto con la Francia e, se il

risultato sarà favorevole come sembra per ora, esso verrà esteso ad altre nazioni con le quali lo scambio turistico presenta correnti apprezzabili.

Merita anche di essere ricordato il servizio che l'Amministrazione postale presta per conto di altre amministrazioni e che può considerarsi un vero e proprio servizio di tesoreria. Alludo ai pagamenti per conto del Tesoro di titoli di spesa e di cedole di titoli pubblici; ai pagamenti di titoli di spesa del Ministero degli interni, del Ministero di grazia e giustizia e di altre amministrazioni dello Stato; al collocamento dei buoni ordinari del Tesoro e di prestiti straordinari; ai pagamenti delle pensioni, dei sussidi e degli assegni familiari dell'Istituto della previdenza sociale, operazioni tutte che, nel loro insieme, hanno avuto nell'esercizio scorso un movimento di 38.297.083 milioni di titoli per l'ammontare di lire 453 miliardi e 619.050.546.

In merito all'organizzazione di questi servizi annunziai l'anno passato che l'Amministrazione si orientava verso la meccanizzazione che li avrebbe resi molto più economici; posso oggi comunicare che è stato già provveduto all'impianto del primo gruppo meccanico.

L'introduzione delle macchine a scopo contabile e di controllo nelle amministrazioni deve essere guardata con particolare favore poichè è indubbiamente una delle chiavi di volta per la soluzione del problema della organizzazione amministrativa che tanto ci assilla.

Su mia proposta, il Consiglio dei ministri ha nominato Direttore Generale del Ministero l'ingegnere professor Romolo De Caterini, proveniente da altra amministrazione statale dove aveva già svolto proficua opera nella riorganizzazione razionale, secondo i criteri moderni, di quegli uffici. Sono certo pertanto che l'opera di ammodernamento dei servizi postali sarà con grande efficacia proseguita ed intensificata dal nuovo Direttore Generale.

È stato ieri raccomandato il decentramento del servizio per i libretti a risparmio. Il Bollettino del Ministero ha pubblicato quanto è stato deciso in aprile in una riunione dei Capi Servizio da me presieduta:

1) sollecitare l'attuazione della meccanizzazione, in maniera che essa possa entrare in funzione il 1° gennaio 1952;

2) decentrare la iscrizione degli interessi sui libretti nominativi allorchè sarà attuata la meccanizzazione e contemporaneamente a questa. Se però la meccanizzazione dovesse subire ritardi oltre il 1° gennaio 1952, il decentramento della iscrizione degli interessi dovrebbe essere attuato applicando il sistema in uso per i libretti al portatore;

3) allargare gradualmente i limiti delle liquidazioni delle successioni decentrate, fino a decentrarle totalmente, sdoppiandone le operazioni, in maniera che il rimborso del capitale a credito sia subito operato dagli uffici esecutivi e solo gli interessi a saldo siano pagati dopo l'estinzione dei libretti.

FRANCOBOLLI SPECIALI.

Il Ministero non è stato in grado di accogliere tutte le domande che sono state presentate per l'emissione di francobolli speciali.

L'articolo 239 del Regolamento dei servizi postali prevede la possibilità di autorizzare tali emissioni soltanto per commemorare e celebrare avvenimenti di straordinaria importanza nazionale.

Evidentemente, sia per rispettare questa norma, sia per non svalutare il significato stesso che deve conservare il francobollo speciale, bisogna esaminare con doverosa attenzione le centinaia di domande che giungono per avvenimenti o per persone cui, il più delle volte, non si può concedere l'onore del francobollo commemorativo.

Il mondo filatelico, che interessa un numero tale di persone che non è facile immaginare, non è propenso — contrariamente a quanto forse si possa pensare — all'emissione di un grande numero di francobolli.

Nell'intento di favorire il turismo — ad imitazione di quanto si fa presso altri Paesi — è stata autorizzata l'emissione di sei francobolli riproducenti sei località di interesse turistico, che per quest'anno sono: Capri, Taormina, Rapallo, Siena, Gardone, Cortina d'Ampezzo.

Va segnalata per la sua importanza nel settore filatelico la manifestazione svoltasi nel Palazzo della Signoria a Firenze ai primi di aprile con l'intervento del sottosegretario Galati e con un discorso del senatore Armando Saporì, per

ricordare il centenario dei primi francobolli della Toscana; a Torino entro l'anno si terrà una Mostra in ricordo del primo francobollo del Piemonte.

TELECOMUNICAZIONI.

Il settore delle telecomunicazioni si presenta sotto un buon segno, che, però, non risulta ancora dal bilancio che è avanti al vostro esame e che è costituito dalla recentissima approvazione data dal Consiglio dei ministri alla richiesta del Ministero di un mutuo di 30 miliardi per l'attuazione del secondo grande piano di lavori per il potenziamento e l'ammodernamento della rete di telecomunicazioni.

Espressi l'anno scorso la fiducia di trovare nel Presidente del Consiglio decisivo appoggio per l'esecuzione di questi lavori e sento oggi il dovere di ringraziare sinceramente l'onorevole De Gasperi.

Il disegno di legge è stato in questi giorni sottoposto all'approvazione del Parlamento e riguarda proprio il piano per la rete del Mezzogiorno sul quale l'onorevole relatore ha fatto esplicita richiesta di informazioni.

Esso segue, alla distanza di un anno, il piano di 25 miliardi per la rete dell'Italia centrale e settentrionale che il Senato ben conosce.

Tutto il territorio della Repubblica avrà così nel termine di pochi anni una rete modernissima di telecomunicazioni e in tal grado efficiente che potrà senz'altro annoverarsi fra le migliori d'Europa.

È una spesa complessiva di 55 miliardi in cinque anni e che costituisce anche un ottimo investimento essendo questo un settore attivo per lo Stato.

Essa inoltre avrà ripercussioni benefiche nei riguardi dell'assillante problema dell'occupazione, in quanto permetterà l'impiego di un considerevole numero di tecnici e operai specializzati dell'industria, nonché di operai, manovali e lavoratori edili, e sarà anche assicurata una considerevole attività alla nostra industria di apparecchiature e materiali telefonici.

I lavori e le opere del primo programma riguardano il territorio da Napoli in su e da Torino a Trieste.

Data la mole dei lavori e la brevità del tempo previsto (cinque anni) per il loro completa-

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

mento, l'onorevole relatore ha espresso il dubbio che non si faccia in tempo ad utilizzare tutto il finanziamento, per cui, in definitiva, l'Amministrazione potrebbe poi vedersi limitato fortemente il mutuo.

A tal riguardo posso assicurare il Senato che l'Amministrazione ha tutto predisposto non solo per utilizzare in tempo i 25 miliardi, ma anche il secondo e più importante mutuo di trenta miliardi.

Mi è anzi gradito rendere note le opere e le forniture già in corso di espletamento.

LAVORI IN CORSO PER 25 MILIARDI.

Sono perfezionati ed in corso di esecuzione i seguenti contratti:

1° fornitura di sistemi a 12 canali su cavo Torino-Modane;

2° fornitura casse Pupin per pupinizzazione integrale cavi rete meridionale;

3° fornitura dei cavi coassiali Roma-Pisa-Genova-Milano; Torino-Milano-Verona-Mestre-Trieste; Pisa-Firenze e di sistemi a 12 canali sul cavo Verona-Brennero e forniture cavo coassiale Roma-Napoli;

4° impianto cavo coassiale Roma-Napoli;

5° estensione del potenziamento a frequenza vettrice rete telefonica nazionale;

6° installazione casse Pupin sul cavo Napoli-Atena-Bari;

7° è stato anche stipulato l'acquisto dell'area per la costruzione del palazzo delle telecomunicazioni di Roma.

È imminente inoltre l'aggiudicazione dei lavori di carattere civile (scavi, edifici, ecc.) che importeranno una spesa di circa un miliardo e mezzo.

Ed infine sono in corso le ordinazioni per i nuovi autocommutatori indispensabili per il funzionamento e per i quali è prevista una spesa di circa cinque miliardi, compresi gli stabili.

Lo sviluppo dei lavori e la consegna delle forniture procede regolarmente e in qualche parte anche con anticipo sul previsto.

Infatti, mentre vengono man mano definiti in tutti i dettagli i tracciati dei cavi, l'Istituto Superiore Poste e Telecomunicazioni ha già collaudato presso le fabbriche circa 70 chilome-

tri di cavi coassiali e la fornitura delle casse Pupin per la rete meridionale e la loro messa in opera sono state effettuate per il 50 per cento.

Dall'esposizione fatta, potrebbe anzi sembrare che l'Amministrazione possa venire a trovarsi nella necessità di soddisfare gli impegni assunti senza che siano state ancora erogate le annualità del mutuo.

A ciò è stato ovviato regolando i pagamenti nei contratti stipulati secondo un piano che consente di effettuarli anzichè ad opera compiuta solo quando l'Amministrazione potrà disporre del ricavato delle annualità.

Questo non ha portato ad alcuna maggiorazione di prezzi, neppure camuffata sotto forma di aggiornamenti, avendo, fra l'altro, l'Amministrazione imposto ed ottenuto che alla data dei contratti (già perfezionati) le ditte aggiudicatarie si fossero approvvigionate di importanti materie prime, quale il rame e la gomma che costituiscono la quasi totalità dei materiali occorrenti.

L'esclusione del congegno degli aggiornamenti dei prezzi ha fatto realizzare all'Amministrazione un'economia che può essere valutata intorno ad un miliardo.

Com'è noto infatti, alla data attuale, tali materie prime hanno subito una notevole maggiorazione sui prezzi fissati nei contratti da noi stipulati.

Dopo questi chiarimenti penso che la Commissione e l'onorevole relatore possano essere sicuri della completa attuazione dei lavori nei termini previsti dalla legge.

DISEGNO DI LEGGE PRESENTATO AL PARLAMENTO PER UN MUTUO DI 30 MILIARDI.

Desidero ora esporre il secondo programma di lavori che dovrà essere eseguito nel territorio dell'Italia meridionale ed insulare, da Napoli in giù, programma nel quale saranno impiegati i 30 miliardi del secondo finanziamento.

Esso comprende, per limitarci ai lavori ed alle opere più importanti:

a) la posa di un cavo a coppie coassiali Napoli-Avellino-Foggia; con diramazione da Avellino per Benevento;

b) la posa di un cavo a coppie coassiali Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Taranto-Lecce;

c) la posa di un cavo a coppie coassiali da Foggia al di là di Pescara;

d) la posa di un cavo a coppie coassiali da Napoli a Reggio Calabria;

e) la posa di un cavo a coppie coassiali da Messina a Palermo con prolungamento a Trapani e Marsala;

f) la posa di cavi a coppie coassiali Catania-Siracusa-Ragusa ed Enna-Caltanissetta-Agrigento-Porto Empedocle, innestati alla rete attraverso il tratto coassiale di cui alla seguente lettera g);

g) posa di un cavo a coppie coassiali Santo Stefano di Camastra-Nicosia-Leonforte-Adrano-Paternò-Catania;

h) la posa di cavi Patterson con bicoppie D. M. da Napoli a Sorrento, Via Torre Annunziata-Castellammare, con derivazione Torre-Nocera e Salerno-Amalfi, intesa a migliorare l'attrezzatura turistica della zona.

Con l'attuazione di questo piano lo stato delle telecomunicazioni dell'Italia meridionale avrà un miglioramento veramente decisivo che lo porterà ad un livello pari a quello delle altre regioni d'Italia.

Aumenterà considerevolmente la disponibilità dei circuiti telefonici tanto nell'interno delle regioni suddette che verso le altre regioni d'Italia, così che presto si potrà giungere alla celerizzazione delle comunicazioni telefoniche e interurbane, con la pratica eliminazione della « attesa ». Si potrà attuare anche la commutazione telegrafica automatica (Telex), per cui gli abbonati telegrafici, cioè i privati, potranno automaticamente collegarsi fra di loro al pari di quelli telefonici.

Anche nelle regioni dell'Italia meridionale ed insulare, come in quelle dell'Italia centrale e settentrionale, sarà possibile l'esercizio della televisione, non appena questa potrà iniziarsi.

Effetti importantissimi, inoltre, ne conseguiranno nel campo delle comunicazioni internazionali.

Infatti nel febbraio scorso a Parigi ho stipulato col Ministro francese delle Poste e dei Telefoni e Telegrafi un accordo in virtù del quale l'Africa del Nord sarà collegata alla nostra rete di telecomunicazioni attraverso un ponte-radio multicanale Trapani-Tunisi. At-

traverso questo ponte-radio potranno passare sulla rete italiana le comunicazioni provenienti dall'Africa del Nord e dirette in Italia o verso il resto d'Europa.

Sono, inoltre, in corso trattative con la Grecia e la Turchia per convogliare sulla rete italiana il traffico per questi Paesi e il Medio Oriente attraverso due ponti radio multicanali.

I vantaggi dell'Italia, anche ai fini valutari, sono evidenti, ma questi nuovi collegamenti internazionali avevano, come presupposto, il massimo potenziamento della rete nazionale, così che questa potesse servire, oltre che per il traffico interno, anche per quello internazionale di transito.

Tale presupposto, con i due programmi di lavori per 55 miliardi, viene senz'altro realizzato, poichè, il cavo coassiale a quattro tubi, come quello che si sta impiegando nella rete italiana, consentirà 960 circuiti telefonici contemporanei.

Per migliorare intanto nel più breve tempo possibile i collegamenti telefonici a grande distanza, si sta creando una vera rete di circuiti celeri. Nei primi mesi del 1952 sono certo che saranno ultimati i lavori per il collegamento di nove dei più importanti centri d'Italia e cioè: Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo. Nella stessa epoca si avranno circa 250 circuiti a chiamata celere che consentiranno di svolgere un servizio rapido e sicuro sulle principali direttrici del traffico nazionale e che potranno considerarsi come il principio della teleselezione su piano nazionale.

È stata prevista l'istituzione del servizio telefonico a grande distanza con chiamata diretta (celere) dalle stazioni ferroviarie più importanti verso le principali città.

Tale istituzione è legata alla disponibilità non solo dei circuiti, ma anche di adeguati locali presso le stazioni ferroviarie. Per questi locali sono in corso trattative con le Ferrovie dello Stato.

Se, come si spera, si verrà presto a conclusione, si potrà entro breve iniziare il servizio intanto nelle stazioni di Torino, Milano, Roma, per modo che si potranno chiamare direttamente:

1) dalla stazione di Torino gli abbonati di Milano, Genova e Roma;

2) dalla stazione di Milano gli abbonati di Roma, Torino, Genova, Bologna e Venezia;

3) dalla stazione di Roma gli abbonati di Milano, Napoli, Torino e Bologna.

L'anno scorso, a proposito dei nuovi impianti, sui quali riferì al Senato, con la sua particolare competenza, l'illustre senatore Focaccia, accennai alla grave questione che si dibatteva nel campo tecnico circa la preferenza da dare in questi impianti ai ponti-radio o ai cavi coassiali.

L'Amministrazione ha seguito con particolare interesse le varie esperienze che si son fatte al riguardo anche all'estero e ad un anno di distanza sono lieto di potere confermare al Senato che la via scelta dell'Amministrazione di preferire il cavo coassiale per il potenziamento della rete nazionale risulta ancora la più opportuna.

L'Amministrazione peraltro non ha abbandonato l'impiego di ponti-radio, ma ricorre ad essi in tutti i casi in cui questo modernissimo mezzo appare preferibile specie come mezzo di integrazione o sussidiario.

Nel primo piano è previsto un ponte-radio ad altissimo numero di canali (240) per superare l'Appennino centrale, Roma-Terminillo-Gran Sasso. Altri con deviazione a Sud verso Pescara e a Nord verso Ancona.

Sono in corso di avanzata esecuzione il ponte-radio a 24 canali Roma-Cagliari e quello a 60 canali Reggio Calabria-Mili-Marina.

Seguiranno quello Trapani-Tunisi; quello Algeri-Sardegna-Corsica, e l'altro tra la Calabria e la Puglia con la Grecia, per i collegamenti con l'Africa e con l'Oriente.

Si è provveduto a collegare con servizi radiotelegrafici la Sicilia con tutte le isole vicine.

Per iniziativa del Ministero sono stati eseguiti esperimenti, a cura della Telve, per l'estensione del servizio a mezzo di radiotelefono ai vaporette della Laguna di Venezia.

È stato predisposto un progetto che è allo esame dell'Istituto Superiore delle Telecomunicazioni.

Si spera di realizzare in breve tempo questo progetto e di estendere il servizio di comunicazione radiotelefonico anche in altre parti: per esempio, sui piroscafi in navigazione attraverso lo stretto di Messina.

Il servizio telefonico è gestito, per le comunicazioni a grande distanza, dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici, la quale esercita anche la vigilanza e il controllo sulle Società concessionarie del servizio telefonico urbano.

Lo stato di previsione della spesa di questa Azienda per il prossimo esercizio prevede stanziamenti per lire 14.443.122.553, e presenta un avanzo di gestione di lire 3.527.700.275, con un incremento di lire 90.406.595, rispetto alla previsione di lire 3.437.293.680, del corrente esercizio.

Il bilancio di previsione 1951-52 presenta, inoltre, in particolare la seguente configurazione:

a) le entrate ordinarie prevedono un aumento di lire 775.600.000, dovuto quasi esclusivamente ad un maggior prodotto del traffico telefonico interurbano ed internazionale;

b) le spese ordinarie prevedono un aumento di lire 685.193.405, dovuto particolarmente a:

1) maggiori spese di personale derivanti dai miglioramenti economici previsti dalle leggi 17 febbraio 1950, n. 53 e 11 aprile 1950, n. 130;

2) maggiori spese di gestione per lire 333.531.105, derivanti in gran parte: da miglioramento graduale e nuove costruzioni di impianti telefonici (lire 100.000.000) nonchè da annualità di rimborso per ammortamento ed interessi dovuti alla Cassa Depositi e Prestiti per le anticipazioni concesse in base alla legge 9 maggio 1950, n. 315.

c) In parte straordinaria, tanto nell'entrata quanto nella spesa, è iscritta la somma di lire cinque miliardi corrispondente al massimo ammontare di mutui da concedersi annualmente dalla Cassa Depositi e Prestiti alla Azienda di Stato per i servizi telefonici, in base alla legge 9 maggio 1950, n. 315, per le spese riguardanti la costruzione ed il potenziamento degli impianti delle telecomunicazioni classificate per l'intero importo tra le spese d'investimento.

SOCIETÀ TELEFONICHE CONCESSIONARIE.

Un settore delle telecomunicazioni verso il quale il pubblico è particolarmente sensibile, perchè più a contatto con esso per le quoti-

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

diane esigenze della vita, è il servizio telefonico urbano che, assieme ad una parte limitata del servizio interurbano, viene gestito da cinque società concessionarie (S.T.I.P.E.L., T.E.L.V.E., T.I.M.O., T.E.T.I., S.E.T.), di cui le prime tre appartenenti all'I.R.I.

Queste Società, che hanno oggi un capitale azionario complessivo di 24 miliardi e 400 milioni, hanno dovuto affrontare il problema della ricostruzione della rete e degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra.

Questo problema, che indubbiamente sovrastava ogni altro, per entità ed urgenza, può ormai considerarsi risolto dalle Società concessionarie che hanno già speso per questo scopo circa 22 miliardi, senza aver ricevuto alcun indennizzo per i danni subiti.

Tenendo presente il numero degli abbonati e quello degli apparecchi installati, l'efficienza degli impianti sociali risulta ormai molto superiore a quella pre-bellica.

Basta considerare che il numero degli abbonati è passato da 634.482 a 963.262 al 30 aprile del corrente anno, mentre il numero degli apparecchi è arrivato a 1.328.398 (1); le reti urbane hanno raggiunto lo sviluppo di chilometro-coppia 1.466.164 con un aumento del 3,9 per cento rispetto al decorso anno, mentre la rete interurbana ha raggiunto lo sviluppo di chilometro-coppia 301.731.

I Comuni collegati, da 5.804 sono già saliti a 6.769.

Debbo però riconoscere che restano ancora inevase molte domande di nuovi collegamenti urbani, specie in alcune province meridionali e in alcune città come Napoli, Palermo e Catania.

Vive proteste sono giunte al Ministero, che svolge la sua opera di vigilanza per controllare

che i ritardi non siano arbitrari come il pubblico talvolta sospetta.

Nelle regioni meridionali, secondo il programma da me annunziato alla Camera dei deputati il 13 giugno 1950, stanno ormai per essere ultimati importanti lavori da parte della Società concessionaria della zona (la S.E.T.), la quale si accinge quindi a risolvere il grave problema e a rispettare gli impegni assunti con la convenzione (1).

L'onorevole relatore e quasi tutti i senatori che sono intervenuti nella discussione, hanno mostrato molto interesse per gli studi in corso sull'ordinamento dei servizi telefonici in relazione al termine del 31 dicembre 1954 data prevista per comunicare alle Società concessionarie la volontà di riscatto.

Posso assicurare che questi studi non sono stati sospesi e progrediscono compatibilmente

(1) A Palermo in questi giorni è stata inaugurata la centrale « Libertà » per 4.000 numeri, e nel prossimo ottobre sarà attivata la centrale alla ferrovia con 3.000 numeri.

Anche per la centrale Polacchi, sempre a Palermo, è previsto un aumento di 1.000 numeri.

Pertanto la consistenza da 10.000 numeri passerà a 18.500 numeri.

A Catania entro novembre entreranno in funzione altri 3.000 numeri.

A Messina sono in corso lavori per l'aumento di 500 numeri.

Entro questo mese a Taranto la centrale viene ampliata di 1.000 numeri.

Sono in corso lavori per l'ampliamento delle centrali a Bari (1.500); Ragusa (500); Siracusa (500); Potenza (500); Caserta (500); Modica (500); Canicattì (300); Acireale (240); Benevento (240); Lecce (500); Salerno (500); Reggio Calabria (500).

In Calabria sono stati recentemente ultimati o sono in corso di completamento lavori di ampliamento o di costruzione di nuova rete in alcune città, tra cui:

Nicastro, Villa S. Giovanni, Soverato, Locri, Crotona, Corigliano e Pizzo.

Con gli ampliamenti in corso Napoli disporrà di circa 38.000 numeri ciò che consentirà di assorbire tutte le domande di nuovi abbonati ancora giacenti.

A Napoli, dopo la distruzione della centrale Borsa che aveva collegati circa 10.000 abbonati, è sorta fin dal 1946 una centrale di 5.000 numeri.

Il resto degli abbonati è stato collegato alle Centrali limitrofe sorte dopo la distruzione: le Centrali Museo e Chiaia.

Inoltre sono in corso di costruzione quattro centrali per 8.000 numeri e cioè:

Centrale Vomero per 3.000 numeri che sarà attivata nel dicembre 1951-gennaio 1952;

Centrale Nolana per 3.000 numeri che sarà attivata a fine settembre 1951 e già in corso di montaggio;

Centrale Chiaia per 1.000 numeri che sarà attivata entro febbraio 1952;

Centrale Museo per 1.000 numeri già in fabbricazione con prevista attivazione fra marzo e maggio 1952.

(1)

| Società concessionaria | Numero apparecchi collegati | Numero Utenti |
|------------------------|-----------------------------|---------------|
| STIPEL | 504.661 | 364.136 |
| TELVE | 130.427 | 94.530 |
| TIMO | 120.638 | 94.653 |
| TETI | 459.773 | 322.836 |
| SET | 112.899 | 87.107 |
| Totale | 1.328.398 | 963.262 |

con le difficoltà di varia natura che si incontrano in questo campo.

Il problema infatti ora deve essere esaminato anche in rapporto alla nuova rete di cavi coassiali che costituirà la base tecnica dalla quale si dovrà partire per la soluzione del problema delle linee ora affidate alle concessionarie.

La rete dei cavi coassiali servirà non solo per il servizio a grande distanza, ma anche a fornire circuiti a distanza relativamente modesta, di cui fruiranno gli impianti degli attuali concessionari con notevolissimo miglioramento ed estensione del servizio, perchè si tratterà di ottimi circuiti.

Per fare qualche esempio, tra Firenze e Pisa, si posa il cavo coassiale, ma molti circuiti serviranno alle comunicazioni di carattere locale, nell'ambito provinciale o regionale, così nel tratto Roma-Civitavecchia-Grosseto-Pisa, e fra Torino e Milano, fra Milano e Bergamo e Brescia, ecc.

Quindi la rete statale progettata servirà a tutto il sistema telefonico nazionale e non limitatamente al solo servizio interurbano a grande distanza.

È questo il criterio seguito nella progettazione della nuova rete nazionale, perchè il sistema telefonico deve essere un complesso tecnicamente unico. Ed è appunto per questo che il problema delle concessioni deve essere esaminato alla luce del Piano regolatore del servizio telefonico in Italia, che dovrà dettare le norme tecniche per assicurare il miglior servizio dal più piccolo centro alla più grande città.

L'Amministrazione si è preoccupata di raccogliere elementi atti a fornire la direttiva in questa materia, elementi del resto di pubblico dominio che costituiscono di fatto il contributo delle tecniche mondiali anglo-americana (Sirti-Face), svedese (Ericsson-Fatme-Sielte) e tedesca (Siemens-Olap).

Questi elementi saranno discussi in seno al Consiglio Superiore Tecnico delle Telecomunicazioni presieduto dall'illustre prof. ing. Algeri Marino con la collaborazione dei migliori tecnici italiani in questo campo.

Solo ora il problema è così posto in termini concreti con elementi positivi, e quindi il Consiglio Superiore Tecnico potrà proporre entro

non molto la soluzione tecnica da dare al problema telefonico nazionale.

Una volta risolto il problema tecnico è certo che ne scaturirà una precisa indicazione di come potrà essere congegnato il sistema telefonico italiano e quale la migliore soluzione da adottare.

Ogni anticipazione oggi, a tre anni e mezzo dal 31 dicembre 1954, termine previsto per esercitare la facoltà del riscatto, non è possibile, nè è opportuna, come ha rilevato l'illustre senatore Panetti; ma il Senato, dopo quanto ho dichiarato, non può temere che il problema non sia seguito da me e dal Governo con tutta la doverosa attenzione e con profondo senso di responsabilità.

Il senatore Borromeo ha poi accennato al problema delle tariffe telefoniche ed altri senatori hanno riferito la circostanza che alcuni funzionari sono stati incaricati di fare le opportune indagini sui bilanci delle Concessionarie.

Effettivamente, com'è del resto noto, il Comitato dei prezzi ha preso in esame la richiesta di un adeguamento delle tariffe telefoniche al costo dei servizi, e deve pronunciarsi al riguardo.

TELEGRAFI.

Dei vari mezzi di telecomunicazione, il telegrafo è il più antico, ed anche il relativo servizio e gli impianti risentono di questa vetustà.

La gestione di questo servizio, isolatamente considerato, è finora passiva poichè le entrate non coprono le spese.

Tale situazione deficitaria ha indubbiamente influito in modo negativo sul miglioramento degli impianti, che, pertanto, sono rimasti in buona parte invecchiati.

Altra causa di questa situazione deficitaria è costituita dalle rilevanti spese di gestione di un numero grandissimo di uffici, di cui oltre 4.000 a traffico limitato, e dalle spese di manutenzione delle linee aeree, che hanno raggiunto i 445.000 chilometri con 65.000 chilometri di palificazione.

Devesi, però, far presente a questo riguardo che di questi 445.000 chilometri di linee mantenute dal servizio telegrafico, oltre 150.000 chilometri sono in realtà impiegati per realiz-

zare comunicazioni prevalentemente telefoniche o per collegamenti in uso ai diversi Ministeri e delle Società telefoniche concessionarie. I canoni che tali Enti corrispondono attualmente all'Amministrazione per tali circuiti non sono per ora adeguati, specie se ragguagliati all'effettivo costo attuale delle prestazioni e, pertanto, è giusto considerare che l'onere, veramente notevole che lo Stato sopporta per il mantenimento ed il miglioramento di una rete aerea così grandiosa, sebbene gravi sui capitoli amministrati dai telegrafi, non può essere considerato, nella totalità, una passività a carico dei servizi telegrafici.

L'Ispettorato Generale delle Telecomunicazioni diretto dall'ingegnere Albino Antinori, esperto tecnico e valoroso funzionario, ha intensificato la sua azione di coordinamento tra i vari servizi di telecomunicazioni, gestiti direttamente o in concessione, per una razionale utilizzazione delle reti e degli impianti statali e sociali, sì da ridurre, fin dove possibile, la consistenza della rete aerea.

Anche nei riguardi della manutenzione della rete telegrafica aerea è stata iniziata, a titolo sperimentale, una nuova organizzazione dei lavori nei Circoli delle costruzioni, con un più largo impiego di automezzi ed un minore impiego di personale, in modo da conseguire notevoli economie nelle spese ed un miglioramento qualitativo della manutenzione.

Una parte della rete di telecomunicazione è poi costituita da cavi sottomarini.

In questo campo si sta sviluppando attualmente una evoluzione profonda in conseguenza della introduzione del nuovo isolante sintetico, il polithene, in luogo della guttaperca e dei suoi derivati (paragutta, pigutta, Kgutta). Questo nuovo isolante che consente la trasmissione di correnti a frequenze elevate, porterà ad uno sviluppo, impensabile fino a pochi anni fa, dei cavi telefonici sottomarini di tipo coassiale o a bicoppie, con l'eventuale uso di amplificatori subacquei per i cavi di maggior lunghezza. L'Amministrazione postelegrafonica ha seguito e segue con particolare cura questa evoluzione, e nel prossimo esercizio conta di posare per proprio conto i cavi ad una bicoppia di polithene, nei tratti Elba-Piombino, Trapani-Favignana, Ischia-Capo Miseno, ed ha posto allo studio la posa di un cavo coas-

siale Fiumicino-Sardegna con amplificatori subacquei.

Principalmente, per tale ragione, in attesa che le esigenze tecniche di costruzione, di posa e salpamento di tali tipi di cavi vengano meglio delinate e precisate, l'Amministrazione, d'accordo con la Marina militare, ha deciso di rinunciare definitivamente alla trasformazione in posa-cavi della nave trasporto « Vesuvio » e per la quale erano stati stanziati appositi fondi. D'accordo con la Marina militare si sta esaminando la possibilità di trasformare invece per le necessità più urgenti della rete telegrafico-telefonica sottomarina mediterranea statale e sociale, uno scafo di minore tonnellaggio (1.300 tonnellate di dislocamento a pieno carico in luogo delle 6.200 tonnellate previste per la « Vesuvio ») con un conseguente notevole risparmio per l'Erario.

Alla nave di maggiore tonnellaggio, adatta per lavori sui cavi coassiali, si potrà invece pensare allorchè potranno essere meglio precisate le caratteristiche tutte speciali che una nave del genere dovrà avere per posare e riparare cavi siffatti e in particolare gli amplificatori subacquei.

È allo studio la stipulazione di una nuova convenzione con la ditta « Pirelli » che sia più adeguata alle prevedibili maggiori esigenze nel campo delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche sottomarine.

Per il resto, nel settore dei telegrafi, l'Amministrazione persegue l'indirizzo già intrapreso, di migliorare e modernizzare la rete e gli impianti così da aumentare l'efficienza e il rendimento, e da invogliare il pubblico a servirsi maggiormente di questo ottimo mezzo di comunicazione e, d'altro canto, di cercare assolutamente di ridurre le spese attraverso una graduale riduzione delle linee secondarie e dei relativi uffici, coordinandoli, dove possibile, con i telefoni.

L'onorevole relatore ha chiesto che il Senato venga informato sugli sviluppi e quindi sulle realizzazioni conseguite, in questo campo. Ho il piacere di far conoscere al Senato che il programma ad esso annunciato lo scorso anno è già in buona parte attuato.

In particolare, in questo campo, sono stati realizzati i seguenti risultati:

- 1) ultimata la sistemazione per la linea

Benevento-Foggia e la posa su di essa di quattro quadrati ruotati ad elica continua, mentre è in corso la posa sulla stessa linea di tre doppini in piano;

2) quasi ultimato l'impianto dei pali della nuova linea in cemento armato tra Caserta e Benevento;

3) ultimata e posta in esercizio la linea a frequenze portanti a coppie con pali di legno Ancona-Pescara prevista per tre doppini in piano e quattro quadrati: sono già in esercizio due doppini in piano e due quadrati;

4) iniziato l'impianto della nuova linea in cemento armato tra Bologna e Padova;

5) iniziata la sistemazione della linea ex-ferroviaria la Spezia-Pisa, con la realizzazione di tre quadrati in Aldrey, adatti pure per comunicazioni telegrafiche e telefoniche a f. p.;

6) sono in corso di completamento i lavori relativi alla sistemazione della linea Sulmona-Isernia-Campobasso;

7) è proseguita la sistemazione della linea Roma-Formia-Napoli con l'impiego di pali in cemento armato per realizzazione di quattro quadrati telegrafici e telefonici per f. p.;

8) sono proseguiti i lavori di armamento della linea in cemento armato Firenze-Pisa, ed è quasi ultimata la posa di due quadrati;

9) si è iniziato il lavoro di sistemazione della linea Potenza-Ferrandina-Taranto, nel primo tratto di montagna;

10) è stata quasi ultimata la linea per f.p. Messina-Caltanissetta-Palermo, già funzionante in alcuni tratti con circuiti telegrafici adatti per f.p.

È stato dato, inoltre, un notevole impulso alla nuova organizzazione periferica che prevede la costituzione di zone per la manutenzione delle linee t.t., e per la esecuzione di lavori inerenti alle linee stesse.

Alcuni Circoli delle costruzioni t.t. (Firenze, Sulmona e Cagliari) hanno già attuato il programma su vasta scala con sensibili vantaggi per il servizio che ne risulta molto snellito specialmente per la rimozione dei guasti.

In altri Circoli è in fase di attuazione.

L'azione di potenziamento e ammodernamento non si è fermata agli impianti; essa si è rivolta anche alle attrezzature realizzando:

1. La sostituzione di vecchi apparati Hughes, Baudot e Morse con moderni telestampanti, il cui numero complessivo in servizio presso gli uffici telegrafici è salito da 1.050 a 1.550.

Dal 1° ottobre 1950 ha avuto inizio, d'intesa con la Camera dei deputati, il servizio della diramazione del resoconto sommario delle sedute della Camera.

La trasmissione viene effettuata direttamente a mezzo di una telescrivente dal palazzo di Montecitorio in collegamento con l'A.N.S.A. che provvede alla ricezione e distribuzione dei resoconti ai giornali delle diverse città e alle Prefetture.

2. L'impianto di alimentatori diretti tipo B e gruppi elettrogeni da un chilowatt in altri diciotto uffici telegrafici principali.

Gruppi elettrogeni di maggiore potenza si stanno installando negli uffici telegrafici maggiori (Roma, Milano, Napoli, Torino, Firenze, ecc.) nei quali è pure in corso il montaggio di alimentatori diretti di tipo A di maggiore potenza.

Il programma di abolizione delle batterie accumulatori e pile negli uffici telegrafici in sedi di capoluogo è stato quindi portato molto innanzi.

3. Per i piccoli uffici telegrafici si è iniziato il montaggio di speciali alimentatori per Morse che, oltre a consentire la graduale abolizione della pila italiana, permettono un notevole miglioramento tecnico nel funzionamento dei lunghi circuiti *omnibus*.

Inoltre nei piccoli uffici si è adottato un nuovo tipo di protezione ed un nuovo tipo di misuratore di corrente.

4. Importanti lavori di sistemazione interna sono stati compiuti negli uffici di Roma, Agrigento, Cagliari ed altri sono in corso a Pisa, Milano e Caltanissetta.

5. Sono state installate nuove stazioni fototelegrafiche (per il servizio di trasmissione telegrafica delle fotografie) a Milano e Bologna ed è in corso l'impianto di analoghe stazioni a Palermo e Napoli. L'utilità di tale servizio è stata assai apprezzata dalla stampa ed avrà un notevole impulso con l'entrata in servizio delle nuove apparecchiature acquistate in Inghilterra, mentre sarà attivato fra Roma e Milano un servizio speciale per la

trasmissione in fac-simile di disegni, documenti e messaggi in genere.

6. Alcuni degli uffici principali sono stati dotati di apparecchio di misura della distorsione telegrafica, di fabbricazione nazionale che permetterà un migliore e più sollecito controllo della qualità dei circuiti telegrafici in servizio.

Ed entro breve termine gli uffici che sono sedi terminali di telegrafia armonica saranno dotati anch'essi dello stesso tipo di apparecchio.

7. Recentemente è stata disposta la trasformazione della rete telegrafica in armonica in modo da renderla più elastica ed in modo da permettere la realizzazione di qualsiasi collegamento telegrafico, di qualunque lunghezza, con l'impiego di non più di tre tronchi. L'attuazione di questa trasformazione, avverrà in poco più di un anno, poichè si rende necessario l'acquisto di un sensibile numero di terminali telegrafici e la disponibilità di altri circuiti telefonici a quattro fili.

8. Inoltre, ed è certo una realizzazione importante, l'Amministrazione ha portato a termine lo studio di un primo progetto per l'istituzione del servizio *telex* e prevede entro il prossimo esercizio l'entrata in servizio di centrali automatiche di commutazione nei centri di Roma, Milano e Napoli. È in corso di esame, da parte dell'Istituto Superiore Poste Telecomunicazioni, un tipo di centrale di commutazione automatica telegrafica di caratteristiche completamente nuove, che dovrebbe garantire, con facili estensioni successive, un ottimo servizio di corrispondenza telegrafica diretta tra abbonati in campo nazionale ed internazionale.

Posso anche comunicare al Senato che gli esperimenti fatti su questo nuovo tipo di centrale automatica ideato e curato direttamente dai tecnici dell'Amministrazione hanno avuto esito favorevole.

Questa decisa azione di miglioramento degli impianti, delle attrezzature e del servizio telegrafico incomincia già a dare i suoi frutti.

La direttiva seguita è, pertanto, esatta.

Altri miglioramenti si potranno così quanto prima conseguire e cioè:

la totale trasformazione della rete della diramazione circolare con sistema Wheatstone, con quello a telescrivente a fogli;

poter disporre al più presto di un numero adeguato di circuiti di tipo telefonico di elevata qualità sulle direttrici principali per migliorare il servizio telefonico e quello telegrafico dei centri più importanti e per costituire altresì un numero minimo di comunicazioni di scorta in caso di guasti sul cavo telefonico nazionale, a quelle telegrafiche e telefoniche convogliate sullo stesso cavo;

realizzare un certo numero di comunicazioni telefoniche di servizio atte a facilitare e a rendere più sollecita ed economica la rimozione dei guasti sulle linee aeree;

migliorare la stabilità di tutte le linee.

Contemporaneamente agli impianti viene aggiornata la preparazione tecnica del personale per renderlo idoneo alla manutenzione del nuovo tipo di telestampante « T 2 », di cui già alcune centinaia sono in servizio.

SERVIZI RADIO.

Nel campo dei servizi radio in concessione la Società Italcable provvede ai collegamenti cablografici col Nord-Europa e con le Americhe. Dopo la rimessa in efficienza delle comunicazioni col Nord-Europa (Belgio) e col Nord-America (fino alle Isole Azzorre), il cavo verso il Sud-America ha raggiunto le Isole Canarie. A ciò la Concessionaria ha provveduto con i propri mezzi e con nuovo capitale.

Per completare il ripristino dell'intera tratta del cavo sociale italiano nel Sud-America, l'Italcable si sta procurando il materiale necessario per i lavori ed il Governo italiano ha dato il suo appoggio per l'accoglimento della richiesta.

L'Italcable ha inoltre provveduto ad impiantare apparecchiature modernissime per la trasmissione e la ricezione a radio-foto col sistema a modulazione intermedia di frequenza.

L'Italcable attualmente provvede ai collegamenti radio-telegrafici con le principali città dell'Europa e dell'America (1).

(1) *Collegamenti radiotelegrafici:*

Roma-New York (R.C.A.), (Mackay Radio), Rio de Janeiro, Buenos Aires, Lima, Cairo, Beirut, Londra, Stoccolma, Copenaghen, Amsterdam, Manila, Mosca,

Il Senato in occasione della discussione della legge per l'aumento del fondo di dotazione dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.) ha già avuto esatta conoscenza dei rapporti tra la R.A.I. e l'I.R.I. e della consistenza patrimoniale della R.A.I., e nella mia relazione del 13 giugno 1950 al Senato ebbi a illustrare lo scorso anno il lavoro compiuto dall'Ente per ricostruire le stazioni distrutte dalla guerra e il programma di lavoro da eseguire per il potenziamento della rete.

Al riguardo ricordo brevemente che la guerra ha causato la perdita di circa l'85 per cento dell'attrezzatura della Radio italiana e che la ricostruzione iniziata già prima della fine delle ostilità è stata portata a termine entro il 1948, epoca nella quale l'Italia poteva disporre di una rete radiofonica tecnicamente più efficiente di quella anteguerra.

Subito dopo, in base ai risultati della Conferenza internazionale di Copenaghen che ha stabilito le frequenze da utilizzarsi da parte dei vari Paesi europei per le trasmissioni radiofoniche a onde medie, è stato posto dalla R.A.I. allo studio un piano di ampliamento che è stato approvato dagli organi tecnici del Ministero delle poste e telecomunicazioni e che è attualmente in pieno sviluppo. Oggi sono in esercizio 33 stazioni a onda media e 16 telediffusori a onda media e quindi complessivamente 49 impianti trasmettenti a onda media per una potenza globale di oltre 700 Kw. È da ricordare che all'inizio della guerra il numero degli impianti trasmettenti a onda media era di soli trenta.

Contemporaneamente allo sviluppo della rete di stazioni a onda media, è stato ricostituito il centro a onde corte di Prato Smeraldo per diffondere all'estero programmi e notiziari italiani così da far conoscere ai nostri connazionali sparsi per il mondo e agli altri Paesi tutto ciò che riguarda l'attività sociale, artistica e culturale dell'Italia. Sono in corso le pratiche necessarie per la costruzione di speciali antenne

Varsavia, Budapest, Praga, Bucarest, Istambul, Shanghai, Oslo, Sofia, Francoforte, Tokio, Mexico.

Collegamenti radiotelefonici:

Roma-New York, Buenos Aires (transradio), (Cidra), Rio de Janeiro, Cairo, Atene, Navi in Atlantico, Malta.

Radiofoto:

Roma-New York, Buenos Aires, Stoccolma, Mosca, Rio de Janeiro.

che possano consentire agli italiani dislocati nei Paesi più lontani un migliore ascolto delle trasmissioni.

Questo Centro comprende due trasmettitori da 100 kW., due da 60 kW e uno da 50 kW. Inoltre, è ospitato nel centro anche un altro trasmettitore a onde corte da 25 kW. che fa servizio per l'interno insieme ad altri due di minore potenza situati a Milano e a Palermo, e altri ancora minori distribuiti per le varie città a integrazione del servizio effettuato con le stazioni a modulazione di frequenza per la diffusione del terzo programma.

Le stazioni a modulazione di frequenza hanno cominciato a funzionare regolarmente nel 1950 e sono oggi in numero di dieci per una potenza di circa venti kW. Due di queste stazioni ritrasmettono i programmi della « Rete Rossa » in modo da integrare il servizio effettuato per questa rete dalle stazioni a onda media nelle zone che si prestano particolarmente a tale tipo di trasmissioni.

Complessivamente sono attualmente in esercizio, tra stazioni a onda media, onda corta e modulazione di frequenza, 67 trasmettitori per una potenza complessiva di circa 1.125 kW.; la potenza installata nel corso del 1950 è stata di circa 400 kW.

Se questa è stata l'opera di ricostruzione e ampliamento della rete radiofonica nazionale, ancor più importante è quella di preparazione degli impianti che verranno realizzati nel corso di quest'anno. Infatti, entro il 1951, inizieranno il loro funzionamento numerosi impianti di grande potenza per i quali sono già state passate fin dal 1949 le relative ordinazioni all'industria e sono parallelamente in avanzato corso di allestimento le opere di ricostruzione o di adattamento dei relativi edifici. Uguale sviluppo avranno anche le installazioni di telediffusori e di stazioni a modulazione di frequenza.

In particolare il programma per il 1951, che rappresenta la conclusione della prima fase di potenziamento già iniziata nel 1949, è il seguente:

installazione a Roma Santa Palomba di un nuovo trasmettitore da 150 kW. il quale sarà destinato a diffondere il programma della « Rete Rossa », mentre l'attuale trasmettitore da cento kW. passerà a diffondere il programma della « Rete Azzurra ». Il Centro a onde medie di Santa Palomba, sia per la sua posizione al cen-

tro della penisola, sia per la potenzialità e modernità dei suoi impianti, costituirà un vero e proprio centro radiofonico nazionale, le cui emissioni potranno essere ricevute in condizioni soddisfacenti di ascolto, in quasi tutta l'Italia e in gran parte d'Europa. Il nuovo trasmettitore da 150 kW. inizierà le prove di funzionamento entro l'agosto 1951;

installazione a Milano Siziano di un nuovo trasmettitore da 150 kW. il quale sarà destinato a diffondere il programma della « Rete Azzurra », mentre l'attuale trasmettitore da 50 kW., parzialmente diminuito di potenza, passerà a diffondere la « Rete Rossa ». Il Centro di Siziano costituirà così un valido complemento al Centro di Santa Palomba per la più ampia diffusione, anche all'estero, dei nostri programmi.

Il nuovo trasmettitore da 150 kW. inizierà le prove di funzionamento entro il settembre 1951;

installazione a Genova Portofino di un nuovo trasmettitore da 50 kW. Il nuovo impianto, che presenterà interessanti realizzazioni tecniche destinate a permetterne il regolare funzionamento in un terreno situato in posizione dominante, ma particolarmente accidentato, servirà a diffondere in tutta la riviera ligure il programma della « Rete Azzurra ». L'inizio delle prove di funzionamento è previsto per il mese di dicembre 1951;

installazione a Bari di un nuovo trasmettitore da 50 kW., il quale sarà utilizzato per la diffusione del programma della « Rete Rossa », mentre l'attuale trasmettitore da 20 kW. passerà a diffondere il programma della « Rete Azzurra », in sostituzione dell'attuale ripetitore a carattere locale, da un kW. In tal modo tutta la regione circostante a Bari potrà ricevere, in perfette condizioni di ascolto, i due principali programmi italiani. L'inizio delle prove di funzionamento del nuovo trasmettitore è previsto per l'ottobre 1951;

installazione a Bologna di un nuovo trasmettitore da 25 kW. destinato a diffondere il programma della « Rete Azzurra », in sostituzione del precedente ripetitore, a carattere locale, da un kW. L'altro trasmettitore da 50 kW., attualmente esistente continuerà a trasmettere il programma della « Rete Rossa ». Anche per Bologna vale la considerazione fatta sopra per Bari e cioè che con la costruzione del

nuovo Centro trasmittente tutta la regione circostante potrà ricevere, in perfette condizioni di ascolto, i due principali programmi italiani. Il nuovo impianto ha già iniziato dal 3 giugno u. s. il periodo pratico di collaudo;

installazione a Caltanissetta di un trasmettitore da 25 kW. I lavori di allestimento di questo impianto, destinato a permettere un perfetto ascolto dei programmi in tutta la Sicilia, data la sua posizione al centro dell'isola, sono assai avanzati, in modo che si conta di iniziare le prove di funzionamento entro il mese di agosto;

installazione in una località del Litorale toscano e precisamente a Coltano, nel terreno già adibito una volta a Centro trasmittente dal Ministero Poste e Telecomunicazioni, di un nuovo trasmettitore da 25 kW. Tale trasmettitore, destinato a irradiare il programma della « Rete Rossa », verrà a colmare la lacuna nell'ascolto di questa rete, lamentata in detta zona. In particolare le ricezioni a Pisa, Livorno, Lucca, Viareggio, ecc. verranno a risultare perfette. L'inizio delle prove di funzionamento del nuovo trasmettitore potrà aver luogo entro il 1951;

installazione a Firenze di un nuovo trasmettitore da 5 kW., destinato alla diffusione nella città e nei dintorni del programma della « Rete Rossa » in sostituzione dell'attuale stazione provvisoria da 3 kW. di Firenze II installata subito dopo la liberazione;

installazione di tre nuovi trasmettitori rispettivamente a Torino da 5 kW., e Bolzano e Aosta da 2 kW.;

installazione in varie città di media grandezza di numerosi (almeno 12) impianti di telediffusione destinati a migliorare le condizioni locali di ascolto di uno dei programmi.

È in progetto inoltre l'installazione di due trasmettitori a modulazione di frequenza in ciascuno dei nuovi centri di Portofino e Monte Pènice.

In questi centri quindi, come già a Torino e Milano, oltre ad un trasmettitore a modulazione di frequenza per la trasmissione del terzo programma, se ne avrà un secondo per la trasmissione dei programmi della « Rete Rossa », trasmettitori che costituiranno l'inizio di una rete a modulazione di frequenza destinata all'irradiazione dei programmi della « Rete Rossa » nell'Italia settentrionale. In tal modo si estenderà l'ascolto di tale programma a va-

rie località che lo ricevono in modo imperfetto e che, per la loro posizione geografica, sono particolarmente adatte alla ricezione di programmi irradiati a modulazione di frequenza.

Complessivamente nel 1951 saranno montati impianti a onda media per kW. 439, a onda corta per kW. 75 e a modulazione di frequenza per kW. 31. In totale quindi l'incremento di potenzialità della nostra rete durante il 1951 sarà di kW. 545 e quindi la potenza totale salirà a quasi 1.600 kW., cioè oltre 500 kW. maggiore dell'anteguerra.

Sempre nel 1951, e di pari passo con lo sviluppo degli impianti trasmettenti, si avrà un considerevole ampliamento delle sedi e degli impianti di bassa frequenza.

Innanzitutto è da segnalare che il nuovo palazzo della Radio di Milano verrà, per la fine del 1951, ad essere quasi ultimato di modo che molti degli auditori e degli impianti potranno entrare in funzione.

Il completamento definitivo potrà aver luogo per i primi mesi del 1952.

Ricordiamo che esso comprenderà due grandi complessi prosa (costituito ognuno da tre auditori di diverse caratteristiche), tre complessi musica (di varie dimensioni) e un complesso per la ripresa televisiva, inoltre numerosi auditori per parlatori, per registrazioni, ecc., oltre a un modernissimo impianto di bassa frequenza realizzato in base agli studi fatti dai nostri tecnici sui precedenti nostri impianti e su quelli stranieri di maggior rilievo.

Proseguiranno pure nel 1951 i lavori di adattamento e completamento dell'ex Teatro Lirico di Torino — di proprietà S.T.E.V.E.T., di cui è in corso la fusione con la R.A.I. — che, trasformato in moderno « auditorium » verrà ad essere adibito a sede permanente dell'orchestra sinfonica e del coro di Torino; anch'esso potrà essere ultimato per i primi mesi del 1952.

A Roma verrà ultimato per i primi mesi del 1952 il nuovo palazzo di viale Mazzini destinato ad ospitare tutti i servizi giornalistici e quelli destinati alle trasmissioni sulle onde corte.

Pure nel 1952 verrà effettuato il completo rinnovamento dei principali auditori di Radio Roma, mentre la sede di Palermo verrà trasferita in un palazzo appositamente costruito per gli scopi della radiodiffusione, e migliora-

menti vari verranno apportati nelle altre sedi così da garantire la più perfetta riuscita delle riprese artistiche.

Un ulteriore forte sviluppo si darà anche nell'anno in corso agli impianti di registrazione.

Particolari aspetti del rapido ed intenso progresso tecnico della radiodiffusione in Italia sono messi in evidenza dal confronto dei seguenti dati che si riferiscono rispettivamente agli anni 1947 e 1950:

numero ore di trasmissione annue:

| | |
|----------------|---------|
| 1947 | 103.050 |
| 1950 | 211.957 |

chilometri coppia linee interurbane e urbane in affitto e in proprietà:

| | |
|----------------|--------|
| 1947 | 12.675 |
| 1950 | 24.868 |

numero macchine di registrazione:

| | |
|----------------|-----|
| 1947 | 30 |
| 1950 | 138 |

numero di dischi consumati:

| | |
|----------------|--------|
| 1947 | 1.130 |
| 1950 | 25.050 |

metri nastro magnetico consumati:

| | |
|----------------|-----------|
| 1947 | — |
| 1950 | 1.750.000 |

Queste notizie e questi dati che ho ritenuto opportuno comunicarvi con una certa ampiezza, data l'importanza sempre maggiore della Radio nella vita di oggi, riguardano l'aspetto tecnico.

Circa il lato artistico delle trasmissioni radiofoniche è necessario dare su di esse un giudizio complessivo che comprenda quindi tutta la imponente mole dei programmi radiodiffusi (da quelli musicali a quelli di prosa, da quelli a carattere leggero e dilettevole agli altri più seri ed elevati a scopo culturale, dai servizi giornalistici alle radiocronache, alle attualità).

È necessario poi spogliarsi da una valutazione meramente soggettiva che sovente è il riflesso di impressioni momentanee legate a questa od a quella particolare trasmissione per elevarsi invece ad un esame obiettivo e sereno che presuppone forzatamente l'ascolto sistematico e regolare di tutte le trasmissioni.

Se ci si pone da questo punto di vista obiettivo credo di poter affermare, con sincera coscienza, e sulla scorta anche delle voci più autorevoli italiane e straniere, che è evidente un continuo progressivo lavoro di affinamento del contenuto artistico dei programmi radiofonici operato dalla R.A.I.

Tale miglioramento prosegue senza sosta e se, ovviamente, ci sono ancora alcuni programmi da perfezionare, non si possono non tenere nel debito conto i risultati effettivamente raggiunti.

Non è qui il caso di soffermarci sui particolari di queste realizzazioni di carattere artistico, culturale, giornalistico, ecc.; ma non mi pare d'altro canto inopportuno, prendendo in esame alcune delle più recenti, ricordare il grande ciclo delle celebrazioni verdiane con la trasmissione di tutte le opere del nostro sommo musicista; i concerti sinfonici e quelli da camera; per i quali si alternano i più noti direttori di orchestra e strumentisti italiani e stranieri (senza che tuttavia siano dimenticati giovani di più sicuro avvenire); il vasto repertorio di opere drammatiche che ha compreso anche esecuzioni di larghissima risonanza, quale l'« Egmont » di Goethe con musiche di Beethoven, su cui particolarmente si è soffermata quasi tutta la stampa italiana, i vari cicli del terzo programma che hanno messo in rilievo opere moderne degne di un particolare interesse e riesumato lavori di autori classici difficilmente compresi nei normali repertori teatrali.

Nel campo giornalistico informativo si può affermare che oggi, con un allargamento e un affinamento della organizzazione, il « Giornale Radio » è in condizione di stare alla pari per tempestività e ampiezza di notizie con i maggiori quotidiani italiani; esso ha costituito una vasta rete di corrispondenti sia in Italia sia all'estero ed ha esteso la sua collaborazione, per quanto riguarda il settore culturale, a tutti gli uomini di lettere e di pensiero che hanno in Italia una personalità affermata e hanno dimostrato di avere qualcosa di interessante da dire nel campo dell'arte, delle scienze e della cultura in genere.

Alla voce degli uomini di pensiero italiani si aggiunge quella di scrittori, scienziati, filosofi stranieri e ciò specialmente nell'« Università

internazionale Marconi », rubrica radiofonica dedicata al nome del grande inventore italiano.

È in corso una grande inchiesta giornalistica in occidente che ha lo scopo di studiare e porre in rilievo l'apporto che il pensiero dell'Europa occidentale dà alla cultura mondiale, nonchè di esaminare come questo pensiero si sviluppi nelle libere istituzioni democratiche e si realizzi in opere concrete. L'attività artistica della radio italiana è seguita da un'apposita Commissione di vigilanza cui, per legge, è affidato il controllo artistico delle radio-trasmissioni. Nelle sue periodiche riunioni tale Commissione esamina, in via preventiva, lo schema particolareggiato dei programmi radiofonici ed essa ha sempre espresso il suo incondizionato apprezzamento per essi, la cui realizzazione è senza dubbio il frutto di un notevole sforzo organizzativo interno volto sempre verso un continuo miglioramento.

Credo che convenga, ai fini di una esatta valutazione dei programmi radiofonici italiani, accennare anche ad un confronto con quelli esteri. Un tale confronto non va, senza dubbio, a danno della Radio italiana, come è stato molte volte autorevolmente confermato da quanti hanno avuto occasione di ascoltare, oltre ai programmi italiani, anche quelli irradiati da trasmettenti straniere.

Nel piano di perfezionamento dei programmi e allo scopo di renderli sempre più aderenti ai gusti del pubblico nel mese di gennaio 1952 verrà effettuata l'annunciata differenziazione dei programmi.

Le attuali tre reti (Rossa, Azzurra, Terzo Programma) assumeranno ciascuna caratteristiche diverse nell'impostazione generale dei programmi stessi.

L'attuale Rete Azzurra sarà il futuro « programma nazionale »; programma di largo ascolto per la maggioranza del pubblico con servizi informativi, didattici, speciali, con programmi musicali e di prosa che comprendono tutti i settori (lirico, sinfonico, varietà, canzoni, commedia, radiodrammi, riviste, ecc.): un programma, in una parola, idoneo ad assicurare da solo un completo servizio radiofonico a tutti gli abbonati. La Rete Rossa, invece, si trasformerà nel « secondo programma » e cioè un programma ricreativo, studiato con una particolare dinamica di tutti i suoi elementi che si base-

ranno su i generi più popolari e più graditi alla generalità. Un programma quindi essenzialmente dilettevole e che non richiederà particolare applicazione di ascolto.

Il Terzo Programma, conserverà il suo attuale carattere nettamente culturale, sempre però nel quadro di spettacolo radiofonico.

La realizzazione di tale nuova impostazione dei programmi non ha potuto effettuarsi prima, mancando le premesse tecniche necessarie che, come ho già detto, verranno ad essere realizzate per il principio dell'anno venturo. Difatti il programma nazionale potrà essere ascoltato su tutto il territorio e il programma leggero sulla maggior parte dello stesso e per una proporzione, almeno, dell'80-85 per cento.

È previsto per il 1952 anche un ampliamento notevole delle possibilità di ascolto del terzo programma.

Nello scorso esercizio i programmi scambio con le organizzazioni radiofoniche estere hanno avuto notevole incremento. I collegamenti sono stati difatti più frequenti e il contenuto delle trasmissioni ha raggiunto una maggiore consistenza.

Completano i programmi giornalieri quelli parlati di informazione giornalistica, culturale, politica e di genere vario.

Il « Giornale Radio » trasmette nove notiziari quotidiani in ore fisse di maggior ascolto, alimentati sia dai propri corrispondenti sia dalle principali agenzie di stampa italiane e straniere ispirandosi a criteri di obiettività informativa e indipendenza politica.

Dopo i giornali radio delle 20 e delle 20,30 rispettivamente per le due reti attualmente in funzione, viene di solito trasmessa una dichiarazione o un'intervista concessa da personalità rappresentative di varie tendenze su argomenti di attualità.

Sono state ieri mosse alcune critiche di carattere politico.

La vigilanza e il controllo sulle radiodiffusioni circolari e sull'ente concessionario sono attualmente regolati dal decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 428, che prevede quattro forme di vigilanza e cioè:

a) la vigilanza sugli impianti e sui servizi tecnici attribuita esclusivamente al Ministero per le Poste e le Telecomunicazioni (articolo 1);

b) la vigilanza contabile finanziaria attribuita allo stesso Ministero delle Poste e Telecomunicazioni e a quello delle Finanze (articoli 3-4);

c) la vigilanza per il controllo della propaganda svolta dall'ente e la preventiva determinazione delle direttive di massima culturali, artistiche, educative dei programmi di radiodiffusione affidate ad un apposito Comitato di 19 membri di cui fanno parte tutte le categorie interessate (articolo 8);

d) la vigilanza per assicurare l'indipendenza politica e l'obiettività informativa delle radiodiffusioni affidate ad una Commissione parlamentare in cui sono rappresentati proporzionalmente tutti i Gruppi parlamentari (articolo 12) del Senato e della Camera.

Questa vigilanza perciò è sottratta al Governo ed affidata ad una Commissione che è emanazione del Parlamento.

Per questa ragione è evidente che non posso dare, io come titolare del Ministero delle Telecomunicazioni, alcuna risposta alle osservazioni fatte ieri da alcuni onorevoli senatori.

Il nostro sistema di vigilanza è certamente superiore a quelli seguiti presso altri Paesi d'Europa. In Inghilterra la B.B.C. è un ente di diritto pubblico su cui il Parlamento esercita una vigilanza piuttosto generica; in Francia la radiodiffusione è un servizio statale nell'ambito del Ministero delle Informazioni; nell'U.R.S.S. e negli altri Paesi comunisti, com'è noto, è un mezzo posto esclusivamente al servizio del Governo e del partito.

Il decreto che prevede la Commissione parlamentare per la vigilanza sulle trasmissioni porta la firma del ministro Cacciatore: ed anch'io sono convinto che nessun organo meglio di una Commissione composta di senatori e di deputati — emanazione quindi del Parlamento — potrebbe maggiormente garantire l'obiettività e la imparzialità della Radio.

TELEVISIONE.

Altro argomento che riguarda la radiodiffusione è quello della televisione.

L'anno scorso ebbi a dire al Senato che con la costruzione dei cavi coassiali si sarebbero poste in Italia le basi per la televisione, in relazione alla possibilità prevista di utilizzare la

rete di cavi coassiali oltre che per i servizi telegrafonici anche per la trasmissione dei programmi di televisione. E ciò è di essenziale importanza per il nostro Paese, che ha la necessità di impiegare con la massima oculatezza i mezzi finanziari di cui può disporre, osservando nel contempo le norme tecniche più progredite. Siccome i lavori, come ho già detto, sono in corso, e saranno eseguiti dopo l'approvazione del secondo finanziamento anche nell'Italia meridionale, posso confermare al Senato che fra alcuni anni sarà realizzata in tutto il territorio nazionale la televisione.

Se, come si spera, si addiverrà al minimo indispensabile di unificazione tecnica degli impianti europei, sarà possibile anche lo scambio di programmi dal vivo tra i vari Paesi del nostro continente.

Il problema della televisione è stato esaminato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche e dal Consiglio Superiore Tecnico delle Telecomunicazioni tenendo conto dei progressi della televisione a colori.

I predetti consessi si sono trovati d'accordo nell'esprimere il parere che la televisione italiana a bianco e nero, senza pregiudicare la possibilità avvenire di trasmissioni a colori, possa essere effettuata con 625 linee e 25 immagini al secondo, con una larghezza di banda di 5 MHz. Ed il Consiglio Superiore Tecnico delle Telecomunicazioni ha già approvato un progetto di impianti televisivi che costituiscono una prima fase del servizio futuro di televisione. Precisamente in tale prima fase è previsto l'impianto di stazioni trasmettenti a Torino, Monte Pènice e Milano, collegate tra loro con ponti radio, dato che Monte Pènice è visibile in queste due città.

È pure prevista una stazione autonoma televisiva a Roma.

Se non vi saranno impedimenti si ritiene che entro due anni, questa prima fase potrà vedere la sua realizzazione in Val Padana e a Roma.

L'onorevole relatore ha accennato ai ponti-radio per uso di privati ed ha manifestato la sua preoccupazione per le relative concessioni ancora non perfezionate e di cui non sarebbero stati ancora determinati i canoni.

In proposito posso assicurare il Senato che i ponti-radio attualmente in funzione in attesa di definizione, sono stati autorizzati d'accordo

con gli altri competenti Ministeri (Interno e Difesa).

Per la definitiva disciplina delle relative concessioni sono state già elaborate dall'Amministrazione, e approvate dal Consiglio Superiore Tecnico delle Telecomunicazioni, norme tecniche precise e dettagliate e i relativi contratti.

Anche i canoni sono stati recentemente stabiliti con criteri generali ed obiettivi tenendo conto di tutti gli interessi in gioco.

In conclusione la disciplina dei ponti-radio si può quindi considerare ormai perfezionata sotto tutti gli aspetti e le relative concessioni sono già in corso di perfezionamento.

Per quanto poi riguarda la disciplina regolamentare delle concessioni e licenze per i radio-amatori, cui il relatore ha pure accennato, si è in attesa della approvazione del Senato del disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati relativo alla modifica degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni; essendo in esso comprese alcune disposizioni che influiscono anche sulla disciplina del radiantismo.

Per la natura di tutti questi servizi che collegano e sono collegati con quelli degli altri paesi del mondo, l'Amministrazione postelegrafonica deve partecipare ogni anno a diversi congressi e conferenze internazionali.

Nel 1950 si svolse a Firenze e a Rapallo la Conferenza mondiale di radiodiffusione ad alta frequenza. I lavori saranno ripresi a Ginevra il 16 agosto col compito più esteso di procedere alla assegnazione di frequenze alle stazioni in tutte le bande per tutti i Paesi del mondo.

Nel prossimo esercizio l'Amministrazione postelegrafonica parteciperà inoltre:

all'assemblea plenaria del Comitato consultivo internazionale telefonico (C.C.I.F.) che si terrà a Firenze nel mese di ottobre 1951;

all'assemblea plenaria del Comitato consultivo internazionale delle radio-comunicazioni (C.C.I.R.) a Ginevra;

all'assemblea plenaria del Comitato Consultivo Internazionale Telegrafico.

Anche l'Italia fa parte dell'Unione Postale Universale che nonostante le differenze politiche degli 85 Paesi che vi aderiscono, da molti anni assolve nel miglior modo possibile il compito di facilitare gli interscambi.

I funzionari del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni studiano tutti i miglioramenti che vengono apportati nei vari servizi nelle altre Nazioni, e questi miglioramenti saranno attuati anche in Italia, a meno che non sia proprio impossibile per qualche specifica ragione.

CONSIGLIO SUPERIORE TECNICO
DELLE TELECOMUNICAZIONI
E ISTITUTO SUPERIORE P. T.

Nell'esercizio della sua attività, molto più vasta e complessa di quanto forse non appaia dalla sua denominazione, il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni ha due organi ausiliari di grande importanza: il Consiglio Superiore Tecnico delle Telecomunicazioni e l'Istituto Superiore delle Poste e Telecomunicazioni. Il primo, creato solo nel 1948, ha funzione consultiva e di proposte ed è composto di tecnici di grande valore, appartenenti anche alle nostre università e al Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Questo Consiglio si occupa di problemi di molta importanza, quali il piano regolatore telefonico nazionale, la teleselezione, i ponti radio e le centrali telegrafiche automatiche.

L'Istituto Superiore delle Poste e Telecomunicazioni svolge funzioni tecniche, scientifiche e didattiche in virtù delle quali può dirsi l'organo scientifico dell'amministrazione postelegrafonica. Pubblica anche una rivista tecnica molto apprezzata.

Ho annunciato l'anno scorso che a seguito del contributo di 400 milioni annui che le due Aziende versano all'Istituto, sarebbe stato attuato un importante programma di potenziamento, che avrebbe fatto non solo riprendere, ma superare il grado di efficienza che un tempo l'Istituto aveva raggiunto.

Posso adesso comunicare che questo programma è già in piena attuazione poichè sono state acquistate le apparecchiature ed attrezzature necessarie.

E così è stata già ultimata l'installazione delle apparecchiature costituenti il campione primario del tempo e delle frequenze e potranno essere messe a disposizione dei vari laboratori dell'Istituto, nonchè di altre amministrazioni o enti che ne facciano richiesta, cor-

renti elettriche a frequenze di 1, 10, 100 e 1000 kHz assolutamente stabili ed esattamente tarate con precisione dell'ordine di alcune unità su 100 milioni. Il complesso si presta anche per eseguire il controllo internazionale delle frequenze ed a tal fine esso è stato notificato all'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni, per essere inserito nella rete internazionale di controllo prevista dal Regolamento radio di Atlantic City; sarà inoltre studiata la possibilità di eseguire emissioni di onde campionate e di segnali orari.

Il Laboratorio di radiotecnica generale e quello delle micro-onde sono stati convenientemente attrezzati per misure e ricerche in tutti i campi di frequenze e particolarmente nel campo delle onde centimetriche nelle gamme intorno a 10 centimetri e 3 centimetri e a un centimetro di lunghezza d'onda. Il Laboratorio di radiotecnica è stato recentemente dotato di un impianto radar, la cui antenna è montata sulla terrazza dell'edificio dell'Istituto e che sarà utilizzato per esperienze di propagazione e di assorbimento, nonchè per scopi didattici e per la compilazione delle norme di impiego nella marina mercantile.

A cura dello stesso Laboratorio sono allo studio ponti radio sperimentali, esperienze sulla modulazione ad impulsi e sulla modulazione in frequenze ed esperienze e misure sulla propagazione, in relazione con il collaudo dei ponti in corso di installazione, tra cui in primo luogo quello tra Roma e Cagliari (M. Cavo - M. Serpeddi).

Presto entrerà in funzione il microscopio elettronico già consegnato dalla ditta fornitrice e per il quale sono in corso i lavori di sistemazione in appositi locali; si stanno intando acquistando le apparecchiature accessorie per la preparazione dei provini e lo sviluppo delle micrografie.

Il laboratorio dei campioni è stato dotato di strumenti di alta precisione per la misura delle varie grandezze elettriche e magnetiche e sarà maggiormente potenziato appena si potrà disporre del personale tecnico necessario.

Particolare cura si avrà nello sviluppo dei laboratori per le misure telefoniche, che già sono stati dotati di strumenti modernissimi di alta precisione per le prove su cavi coassiali e per le misure elettroacustiche.

Il laboratorio di telegrafia e telecommutazione sarà dotato di un modello funzionante di tutti i sistemi telefonici automatici urbani e interurbani in uso in Italia e dei più moderni sistemi esteri. Sono stati eseguiti gli studi preliminari e le rispettive ordinazioni sono in corso e si spera di incominciare tra pochi mesi le installazioni.

BILANCIO 1951-52.

In occasione della discussione del bilancio 1950-1951, fu segnalata l'opportunità, per l'Amministrazione postelegrafonica, di addìvenire:

a) all'adeguamento dei rimborsi da parte della Cassa Depositi e Prestiti delle spese per la raccolta del risparmio, nonché dei rimborsi da parte dell'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale delle spese sostenute dall'Amministrazione postelegrafonica per le numerose operazioni fatte per conto di esse;

b) alla soppressione totale o almeno parziale delle franchigie;

c) all'assistenza autonoma (a mezzo degli istituti dipendenti dall'Amministrazione postelegrafonica) del proprio personale con sganciamento dell'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale.

d) all'esonero dall'obbligo di rivolgersi al Provveditorato generale dello Stato per le forniture e i servizi ad esso affidati per legge, trattandosi di un'azienda autonoma a carattere prevalentemente tecnico ed industriale.

Ho il piacere di comunicare che si è già potuto ottenere l'adeguamento dei rimborsi da parte dell'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale, anche in virtù della comprensione dimostrata da quest'ultimo, mentre per gli altri problemi l'azione dell'Amministrazione postelegrafonica è tuttora in corso.

La soluzione di essi, infatti, non dipende solo dalla volontà dell'Amministrazione postelegrafonica, ma anche dalla comprensione e collaborazione delle altre Amministrazioni interessate.

In particolare il problema della soppressione delle franchigie, che era stato accantonato, è stato ripreso ed è in corso di riesame col Ministero del Tesoro e con quello della Giustizia. L'adeguamento dei rimborsi da parte del-

la Cassa Depositi e Prestiti è all'esame della relativa Commissione; l'assistenza del personale postelegrafonico a mezzo degli istituti dipendenti dall'Amministrazione stessa e con contemporaneo sganciamento dell'Istituto Nazionale Previdenza Sociale costituisce proprio uno degli oggetti del disegno di legge per il riordinamento delle ricevitorie postali e del relativo personale.

L'approfondito esame della questione ci ha portati a queste constatazioni: da una parte di dover riconoscere che le altre Amministrazioni andrebbero incontro certamente a varie difficoltà sia per la contabilità, sia per il controllo, e dall'altra che l'Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni a sua volta riceve prestazioni in franchigia da altre Amministrazioni.

Infine nel bilancio delle Aziende autonome non sono stati mai calcolati gli ammortamenti nè dei vari impianti e costruzioni fatti dall'Amministrazione autonoma, nè di quelli originariamente assegnati dal demanio generale dello Stato.

Tuttavia voglio assicurarvi che il problema sarà ancora seguito con il massimo interesse.

Ecco ora alcune spiegazioni sul bilancio del Ministero e sui due bilanci dell'Amministrazione autonoma delle poste e dei telegrafi, e dell'Azienda di Stato per i telefoni, in risposta anche ad alcune osservazioni fatte dal senatore Mancini.

1) Le spese per il personale postelegrafonico sono previste in lire 25 miliardi e 150 milioni per i postali, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, e in un miliardo 334 milioni e 943 mila per i telefonici, nel bilancio dell'Azienda autonoma dei telefoni di Stato.

2) Il capitolo 3 della spesa prevedeva per il volgente esercizio una spesa di lire un miliardo e 200 milioni per compenso del lavoro straordinario eseguito oltre l'orario d'obbligo.

Per il prossimo esercizio è previsto un aumento di lire 150 milioni.

Questo aumento è dovuto anzitutto all'aumento degli stipendi disposti con legge 11 aprile 1950, n. 130, dato che il compenso del lavoro straordinario è basato sugli stipendi. A questa causa di aumento va aggiunto l'aumen-

to di traffico, veramente rilevante, e che si risolve in un maggior lavoro per il personale presente.

3) Come avete ascoltato, è molto importante il lavoro che viene richiesto al Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni, che ci assiste in tutti i problemi tecnici che comportano cifre di decine di miliardi.

Per il funzionamento di questo organo e per incarichi e per compensi per studi speciali ad estranei all'Amministrazione è prevista la somma di otto milioni, che vengono spesi con decreti del Presidente della Repubblica o del Ministro delle poste di concerto col Ministro del tesoro.

Credo che sia da tutti desiderato che le pubbliche amministrazioni nelle importanti decisioni di carattere tecnico siano assistite da competenti che diano la massima garanzia scientifica.

Le telecomunicazioni, come è ben noto, costituiscono oggi un ramo della scienza e della tecnica in continua evoluzione e le ricerche in questo campo affannano gli scienziati di tutto il mondo che devono incontrarsi per fare il punto sulle invenzioni e le applicazioni che di mano in mano si realizzano.

L'Italia non può non essere sistematicamente presente in questo agone, perchè a parte il dovere che le deriva dal posto che occupa nelle iniziative scientifiche, la conoscenza aggiornata degli indirizzi che si profilano nei Congressi internazionali sono determinanti per la scelta tempestiva di soluzioni che, se trascurate o ritardate, determinerebbero e per l'industria italiana e per le telecomunicazioni danni ingenti e a volta irreparabili; e in verità è da aggiungersi che per l'avvenire si possa provvedere con maggiore larghezza.

4) Il senatore Mancini ha rilevato che uno dei capitoli di spesa prevede per il servizio di recapito dei telegrammi, avvisi telefonici e pacchi urgenti, la somma di lire un miliardo e 124 milioni, e ha espresso la sorpresa di questa voce, dato che in sostanza questi servizi vengono pagati dagli utenti.

Il chiarimento è facile.

Nel capitolo delle entrate è previsto l'ammontare complessivo delle somme che l'Amministrazione incassa per i suoi servizi, compresi anche quelli di recapito cui ha accennato il senatore Mancini.

Nel capitolo delle spese figurano sotto varie voci, in relazione ai singoli elementi necessari per l'esecuzione del servizio, le cifre delle spese relative, alle quali l'Amministrazione provvede con i fondi incassati per le operazioni, e che sono, come ho detto, previste nello stato di previsione delle entrate.

5) Il senatore Mancini ha protestato perchè in un paese il servizio di procacciato è svolto da un procaccia a cavallo (nel caso citato dall'onorevole Mancini, il cavallo è invece un asino).

Non è coerente con se stesso l'onorevole Mancini quando protesta perchè noi prevediamo la somma di lire 185 milioni per acquisto, esercizio, manutenzione e riparazione automezzi.

I servizi postali implicano necessità di trasporti per via terra per i quali l'Amministrazione ricorre o a privati imprenditori o alla gestione diretta in economia, secondo le situazioni locali e lo sviluppo dei servizi.

Proprio in aderenza ai principi di acceleramento dei trasporti s'impone la motorizzazione.

L'Amministrazione poste e telecomunicazioni ha già formato un parco di automezzi che occorre ulteriormente incrementare.

Lo stanziamento di 185 milioni è strettamente contenuto per far fronte alle esigenze attuali e a un modesto incremento patrimoniale.

Si è accennato alla circostanza che esistono ancora dei servizi di procacciato a cavallo. Vi dirò che ce n'è uno in slitta (a Livigno Valdidentro - provincia di Sondrio).

Questi casi, che sono pochi, si spiegano per lo più con la particolare ubicazione degli uffici, che non sempre si trovano in centri collegati con servizi automobilistici di linea continuativi.

Alcuni posti di montagna possono essere serviti solo con cavalcature, mancando il servizio di autocorriera.

6) È ben noto all'onorevole Mancini, che vi si è particolarmente interessato, quale sia l'attuale configurazione di questo vetusto istituto delle ricevitorie. Il suo funzionamento esige il continuo ricorso previsto dalle leggi e dal regolamento alle Commissioni delle ricevitorie centrali e provinciali ed in verità quella modesta cifra di quattro milioni sta a dimostrare con quale parsimonia venga compensato il defatigante lavoro dei membri di quelle Commissioni, che in fondo costituiscono il Consiglio di

amministrazione di questo personale e di questi uffici.

I compensi, peraltro, sono quelli previsti dalle leggi, e quindi sono infondate le critiche dell'onorevole Mancini.

7) Una azienda come quella delle poste e telecomunicazioni, per i riflessi che ha negli affari pubblici e privati, viene costantemente richiesta di partecipare a manifestazioni fieristiche sia nazionali, sia estere.

L'Amministrazione limita il suo intervento alle maggiori, non tanto perchè non ravvisi la opportunità di propagandare largamente i suoi servizi aziendali, quanto perchè non è in grado di dedicare alle manifestazioni stesse che pochi fondi.

Lo stanziamento di venti milioni non consente certo di fare grandi mostre.

Ricorderò solo la partecipazione alle Fiere di Milano e di Bari.

8) Il senatore Mancini a proposito del capitolo 76 del bilancio passivo « Compensi vari al personale delle ricevitorie per prestazioni straordinarie e nell'interesse di altre Amministrazioni statali e dell'I.N.P.S. » ha scambiato la cifra di riporto a principio di pagina 35 (lire 11.492.600.000) con quella dell'effettivo stanziamento del capitale, che invece è di soli 430 milioni; ma, a parte l'equivoco, è evidente che essendo il bilancio costituito da entrate e uscite deve figurare in uscita cioè che si spende per i servizi relativi e in entrata di corrispettivo versato all'Amministrazione dagli enti ai quali si rendono i servizi stessi.

Così, a fronte dei 430 milioni di spesa del capitolo citato dal senatore Mancini, stanno i 510 milioni del capitolo 20 dell'entrata di bilancio.

Ciò detto, voglio avvertire ancora che le prestazioni che l'Amministrazione poste e telecomunicazioni fa per conto di altri enti, sono distribuite in diversi capitoli dell'entrata e dell'uscita e l'Amministrazione si adopera per mantenere un giusto equilibrio per prestazioni che compie e corrispettivi che esige.

Dopo quanto ho precisato, cadono tutti i commenti del senatore Mancini.

Per quanto riguarda la questione del riscaldamento delle ricevitorie, alla quale si è particolarmente accennato, debbo far presente che le norme vigenti, mentre impongono al ricevitore postale l'obbligo di provvedervi, non gli

danno poi il diritto al rimborso delle relative spese, ma solo il diritto ad un contributo nelle spese stesse quando queste siano notevoli. A tale titolo, il Tesoro ha assegnato al Ministero delle poste solo cinquanta milioni all'anno per tutti gli uffici della Repubblica.

Data la limitazione della somma disponibile ed il criterio restrittivo imposto dalla legge, nella determinazione dei contributi si è dovuta usare maggiore larghezza per gli uffici delle sedi più fredde ed una certa restrizione nei riguardi degli altri uffici che, essendo ubicati in sedi meno fredde, sostengono delle spese che non raggiungono una notevole entità, come la legge richiede.

Onorevoli senatori, tornando al bilancio, voi avete visto che l'entrata ordinaria è prevista in 62 miliardi 817 milioni 148.000 lire, con un aumento di lire 10.080.498.000.

È stata soppressa l'entrata straordinaria costituita dalla sovvenzione integrativa del Tesoro e che per il corrente esercizio è stata di lire 8.585.000.000.

L'onorevole relatore ha espresso la soddisfazione della Commissione per il previsto pareggio ed io desidero assicurarlo che la previsione non è improntata ad eccesso di ottimismo.

Infatti ci sarà certamente un maggiore gettito delle entrate ordinarie sia per il costante quotidiano aumento del traffico, sia per un incremento dei proventi.

Questo incremento dei proventi sarà dato dall'aumento della cifra dei rimborsi da parte di amministrazioni estere per i servizi postali, da parte della Cassa Depositi e Prestiti per le spese inerenti al servizio delle Casse postali di risparmio, e dallo sviluppo del servizio delle radioaudizioni con conseguente aumento dell'importo del canone dovuto al Ministero.

L'incremento dei proventi sarà dato anche da un adeguamento delle tariffe al costo dei servizi postali e telegrafici, come è stato già attuato in altre nazioni.

Quando non è necessario applicare prezzi politici, i criteri direttivi devono essere quelli di dare all'utente il migliore servizio e far pagare le tariffe corrispondenti al costo del servizio.

Le statistiche ci dicono che la spesa per le poste e per le telecomunicazioni incide per cifra irrisoria sul bilancio del cittadino italiano.

Ed il cittadino non può lamentarsi se deve pagare per il servizio il costo di esso; ma ha invece il diritto di lamentarsi se un servizio importante, com'è quello postale e telegrafico, non viene eseguito con la regolarità che è necessaria e su cui egli deve fare affidamento per lo svolgimento delle sue attività.

Per queste ovvie ragioni ogni sforzo dell'Amministrazione deve tendere a rendere perfetti i servizi, a migliorarli secondo il progresso quotidiano della tecnica ed a raggiungere il pareggio del bilancio.

In alcune amministrazioni statali non sempre è possibile raggiungere il pareggio, essendo alcune volte preminenti gli interessi sociali.

Ma qui si tratta di un'azienda a carattere industriale, per cui sarebbe ingiustificata una sovvenzione straordinaria dello Stato per coprire il *deficit*.

Assicuro il senatore Tommasini che sarà tenuto conto nella preparazione del futuro bilancio di tutti i suggerimenti da lui proposti.

Nel concludere questa mia relazione, desidero dare la certezza al Senato che con i provvedimenti, parte attuati, parte già in corso di realizzazione, e ricorderò ora solo i più importanti:

i due mutui per complessivi 55 miliardi per le telecomunicazioni;

il disegno di legge per il coordinamento e l'aggiornamento di tutte le norme riguardanti l'organizzazione ed i servizi;

il progetto di riforma della ricevitoria;

la sistemazione del personale;

la meccanizzazione dei servizi di trasporto e di contabilità;

l'istituzione dell'ufficio postale e l'impianto del telefono in tutti i capoluoghi di Comune;

il ripristino del servizio telegrafico nei giorni festivi;

lo sviluppo dei servizi a denaro;

con questi provvedimenti, dicevo, l'Amministrazione postelegrafonica, con la collaborazione di tutto il personale, è in grado di assolvere il compito delicato che le è affidato, consapevole di svolgere un lavoro che ha una sua particolare importanza così per la vita intima delle famiglie, come per le varie attività produttrici del Paese, per il funzionamento delle pubbliche Amministrazioni e per la vita stessa dello Stato. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, la invito ad esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno presentati.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il primo ordine del giorno del senatore Focaccia non ho nessun motivo di non accettarlo, come già ho detto in Commissione.

Posso accettare anche il secondo ordine del giorno del senatore Focaccia.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Gavina, vorrei pregare l'onorevole proponente di non insistervi dato che ho accettato quello del senatore Focaccia e dato quanto ho esposto nella relazione odierna. Posso però accettarlo come raccomandazione.

Quanto all'ordine del giorno del senatore Azara ed altri, posso dire che il ponte radio con la Sardegna è già in costruzione. Spero che entri in funzione prima della fine dell'anno.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno.

TOMMASINI, *relatore*. La Commissione non può che essere d'accordo con l'onorevole Ministro. Per quanto riguarda il primo ordine del giorno Focaccia, infatti, ricordo che facemmo nostro lo scorso anno l'ordine del giorno presentato alla Camera dall'onorevole Jervolino; ordine del giorno che era di contenuto sostanzialmente eguale a quello dell'attuale ordine del giorno Focaccia e che fu accettato dal Governo.

Circa l'ordine del giorno dei senatori Gavina ed altri, la Commissione non può che far suo l'impegno del Ministro.

Quanto all'ordine del giorno Azara ed altri, a maggior ragione la Commissione lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando ai presentatori degli ordini del giorno se vi insistono.

FOCACCIA. Avendo già dichiarato il Ministro che accetta entrambi gli ordini del giorno, non insisto nella richiesta di porli ai voti.

GAVINA. Non insisto.

AZARA. Non insisto.

PRESIDENTE. Si passa allora all'esame dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Resta inteso che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chie-

da di parlare e non siano presentati emendamenti.

(Senza discussione sono approvati tutti i capitoli ed i relativi riassunti per titoli e per categorie).

Si passa ora all'esame dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, con l'intesa che con l'approvazione dei 16 capitoli indicati nell'allegato n. 1 si intenderà approvato anche l'allegato stesso.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli dell'entrata ed il relativo riassunto (per titoli), i capitoli della spesa ed il relativo riassunto (per titoli), il riassunto generale dell'entrata e della spesa e l'allegato n. 1).

Si passa quindi all'esame dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, con l'intesa che con l'approvazione dei 6 capitoli indicati nell'allegato n. 1 si intenderà approvato anche l'allegato stesso.

(Senza discussione, sono approvati i capitoli dell'entrata ed il relativo riassunto (per titoli), i capitoli della spesa ed il relativo riassunto (per titoli), il riassunto delle entrate e delle spese, il riassunto generale del bilancio e l'allegato n. 1).

Si passa infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

BISORI, *Segretario*:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, ai termini

del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 2).

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (1558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Menghi. Ne ha facoltà.

MENGHI. Noi possiamo compiacerci delle ricostruzioni a tempo di *record* eseguite dal Ministero dei trasporti dopo gli eventi bellici. Costituisce certamente questa immane massa di lavori un titolo d'onore per l'Italia che, con le altre Nazioni provate dalla guerra, gareggia per raggiungere una vita normale. Lo debbono ricordare soprattutto quegli italiani che calunniosamente accusano il nostro Governo di ignavia e di incapacità, quasi che essi sarebbero stati capaci di fare di più e meglio. Valga qualche accenno sui fatti. Con il varo dei grandi ponti sul Po (lo ha giustamente scritto

il Direttore generale delle Ferrovie), si può considerare ultimata, a cinque anni dalla fine della guerra, la prima fase della ricostruzione materiale delle Ferrovie dello Stato. Si è, cioè, quasi totalmente concluso il ciclo dei lavori occorsi per ripristinare le linee e gli impianti distrutti o danneggiati e per ridare consistenza al parco dei rotabili.

La seconda fase della ricostruzione, quella, cioè, della sostituzione di molte opere provvisorie con altre definitive, e dei miglioramenti dei mezzi tecnici di esercizio è già in uno studio molto avanzato. Infine si sta sviluppando la riorganizzazione economico-amministrativa dell'azienda, iniziata al principio del 1948. Il che era necessario perchè le distruzioni delle linee e degli impianti, la ridotta efficienza numerica e funzionale dei rotabili, la disorganizzazione degli uffici, la dispersione e la depressione morale del personale, hanno avuto gravi ripercussioni nei primi anni del dopoguerra sull'andamento economico della azienda.

Fatti i rilievi necessari per ciò che riguarda questa nei suoi rapporti interni, non si può nascondere che il relatore ha dovuto ancora una volta registrare che non è cessata, anzi è aumentata la corsa al primato tra l'autostrada e la strada ferrata.

È noto che la lotta era già cominciata in sordina anche prima della guerra, ma oggi è senza risparmio di colpi ed è giunta ad un punto tale per cui nell'interesse dell'economia del nostro Paese occorre adottare urgenti e severi provvedimenti. Non può negarsi, però, che i due mezzi di trasporto debbono coesistere. Lo richiede la configurazione orografica d'Italia, per cui, se in montagna e in collina si possono preferire gli autotrasporti, la ferrovia può correre ancora vittoriosa nella pianura. Ma una discriminazione precisa non sarà facile. Quello che è certo è che per il trasporto delle masse sarà sempre preferita la ferrovia. Faccio qualche esempio: non conviene far trasportare dalle ferrovie le merci per brevi distanze perchè si risparmia la spesa del carico e dello scarico; è doloroso constatare che le merci ricche, per le cui elevate tariffe ci si poteva rifare del trasporto delle povere, sono oggi portate a destinazione dai punti più lontani d'Italia dagli autocarri anzichè dalle ferrovie,

e ciò non solo per risparmiare la spesa del carico e dello scarico, ma anche per avere la possibilità della partenza e dell'arrivo da casa a casa.

La ferrovia comunque va difesa strenuamente perchè essa, a parte il beneficio dello utente, assolve compiti di interesse generale ed ha una funzione politico-sociale di primaria importanza. Insomma bisogna saper contemperare il servizio ferroviario con quello degli autotrasporti. Non è lecito, quindi, applicare parzialmente la legge 28 settembre 1939 numero 1822 sulla disciplina degli autoservizi di linea. Bisogna dare ai gestori delle autolinee la sicurezza delle concessioni, che oggi sono di un anno solo e mai si è accordato il limite massimo dei nove anni.

Con un suo deliberato anche il Consiglio di Stato (23 marzo 1950) ha richiamato l'attenzione del Governo sulla absurdità della concessione a centellini. La lunga concessione apporterebbe anche un miglioramento ai parchi automobilistici perchè per essi i concessionari spenderebbero molto di più.

Ma torniamo ai rapporti e alle interferenze tra ferrovia e camion.

Si sono studiati i problemi relativi? Si sono suggerite le soluzioni più adatte? L'onorevole Corbellini con la competenza che tutti gli riconosciamo ne accenna alcune, ma egli stesso non può prendere un atteggiamento definitivo e reciso. Invoca, perciò, una altissima autorità, fiancheggiatrice di quella del Ministro, l'autorità del Consiglio superiore dei trasporti. Manca esso tuttora, nonostante che vi sia un progetto di legge per la costituzione, che, però, si è insabbiato alla Camera dei deputati. Bisogna costituirlo sollecitamente questo Consiglio superiore, come vi è già per i Ministeri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, ecc. Occorre far presto e quando la ferrovia statale o secondaria non soddisfa più i passeggeri che la disertano, è giocoforza avere il coraggio di chiuderla e sostituirla con l'autolinea, perchè la felice soluzione dei trasporti terrestri è strettamente legata anche a quella dei programmi d'investimenti produttivi pubblici e privati.

Passo ora a trattare una materia che deve stare molto a cuore sia al Ministro che al Sot-

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

tosegretario ai trasporti, essendo entrambi laziali.

Le comunicazioni tra Roma e i paesi vicini hanno costituito, si può dire, l'assillo continuo di ogni Ministro dei trasporti per le sollecitazioni che riceveva da tutte le parti. Io stesso con interrogazioni ed ultimamente, in occasione dell'approvazione del progetto di legge per lo adeguamento delle sovvenzioni alle ferrovie secondarie, ho richiamato l'attenzione del Governo. Roma e i paesi laziali sono malserviti sia dalle Ferrovie dello Stato che dalle Ferrovie secondarie. In quell'occasione e cioè il 9 febbraio 1951 il Senato approvò ed il Governo accettò il seguente ordine del giorno: « Il Senato invita il Governo a studiare ed eseguire le opere necessarie per migliorare le comunicazioni tra Roma e i paesi laziali, e ciò in riferimento alle ferrovie statali e secondarie e alle autolinee facendosi iniziatore di un convegno dei rappresentanti dei Comuni regionali, onde conoscere i desiderata di ciascuno di essi e tradurli in immediata realizzazione ».

Qualche miglioramento si è ottenuto, ma il problema va risolto nella sua totalità.

Non si debbono avere più carrozzoni antiquati, servizi deficienti, orari impossibili, tariffe esose, rotaie sulla strada nazionale, curve pericolose ecc. La lamentela è anche per qualche servizio di autolinea, come quello della Roma-Tivoli e di altri importanti paesi. Si chiedono, ad esempio, aumenti di corsa o sostituzione di concessionari inadempienti, ma la motorizzazione non li concede.

Roma è troppo importante per il suo ruolo di Capitale perchè sia ancora trascurata nelle comunicazioni con i paesi laziali. Sono del parere che si debba creare un Ente autonomo che affronti e risolva l'annoso problema. Il Comune di Roma è padrone della quasi totalità del pacchetto azionario della Stefer e dell'autolinea Roma-Tivoli. Orbene all'Ente auspicato dovrebbero partecipare il Governo, il comune di Roma, che deve tutelare anche una Metropolitana, e quelli più direttamente interessati. Quest'Ente si avvarrà della ferrovia dove essa è ancora utile, si avvarrà, invece, dell'autolinea quando questa è più comoda ed economica.

Onorevole Ministro, bisogna porre termine agli arrangiamenti, alle decisioni a spizzico,

alle deliberazioni di fortuna, che, anzichè accontentare, inaspriscono maggiormente i viaggiatori.

La Capitale d'Italia ha ora una delle migliori stazioni del mondo, ma il problema delle comunicazioni tra essa e i paesi laziali è ancora insoluto. Affrontatelo in modo organico e in tutta la sua estensione tentacolare ed acquistete verso la Nazione una benemerita certamente non caduca. (*Vivi applausi. Congratulazioni*).

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

SALOMONE. Onorevoli colleghi, il mio primo intervento in quest'Aula è stato precisamente nell'ottobre 1948 sul bilancio dei Trasporti. Presentai, insieme con i colleghi di Calabria, un ordine del giorno relativo alle ferrovie calabro-lucane. Tornai sull'argomento nell'ottobre 1949. La discussione del bilancio dei Trasporti sembrava preferire il mese di ottobre: l'autunno; quest'anno invece siamo in piena estate e, quindi, confido che l'esito del mio discorso sia diverso.

Francamente non avrei insistito sulla questione se non ci fosse stato un relatore, come l'onorevole Corbellini, il quale da realizzatore quale è ne ha fatto esplicito cenno nella sua relazione; e non si è limitato ad accennare la questione ma, ripeto, da realizzatore e da uomo concreto, ha prospettato anche il finanziamento necessario per poter risolvere questo annoso problema.

Avevo pensato di cominciare il mio discorso come nelle fiabe: c'era una volta..., riferendomi ad una legge la quale riguarda i primi anni della mia giovinezza e precisamente la legge 25 luglio 1906.

Debbo riconoscere che a furia di battere si è arrivati a rendere efficiente questa legge, tanto è vero che nel programma della Cassa del Mezzogiorno si provvede alla costruzione della viabilità che era stata prevista in quella legge ed alla costruzione di quelle strade comprese nei vari elenchi alligati; son solo ma si provvede anche agli acquedotti. Nella legge che ha proposto il ministro Tupini si è provveduto a tutto il resto. Non rimane che provvedere a queste benedette ferrovie. Ho fiducia che, come si è provveduto alle altre questioni interessanti la Calabria, si provvederà anche

alle ferrovie calabro-lucane. Debbo ricordare che con la legge del 1906 si stabiliva all'articolo 36 che, se entro il 31 dicembre del 1910, non fossero state concesse all'industria privata, sarebbero state costruite direttamente dallo Stato le ferrovie complementari. Non leggo i nomi delle città perchè i tempi hanno portato anche delle modificazioni in proposito. Ho qui l'elenco delle ferrovie complementari che dovevano essere costruite; si chiamavano così perchè dovevano essere di complemento alle due grandi arterie ferroviarie, quella tirrenica e quella ionica. Era quindi insito, come concetto fondamentale, quello della costruzione di tali ferrovie che dovevano unire le due linee principali. Cosa è avvenuto? Che la maggior parte di queste linee non è stata compiuta. Si cominciò dalle due parti opposte, ma mancò il collegamento, sicchè queste ferrovie costituiscono dei tronconi separati, con danno dei trasporti e del bilancio dello Stato perchè, come il relatore ha detto precisamente, le calabro-lucane implicano niente di meno un onere annuo di un miliardo e 500 milioni. Queste ferrovie non rispondono alla loro funzione di collegamento; abbiamo infatti la Vibo-Valentia che a un certo punto si interrompe e così l'altra linea, dalla parte opposta, per cui manca il congiungimento fra Chiaravalle e Vibo, che era nel programma.

Questo avvenne per volontà del Governo fascista che, nel 1926, modificò la concessione avvenuta nel 1911. Ma ciò non modifica l'efficienza della legge fondamentale del 25 giugno del 1906. Abbiamo infatti una legge che statuisce che se non si dà la concessione o se essa resta inoperante deve provvedere direttamente lo Stato. Pongo il problema e non intendo dilungarmi. Il Ministro, come il relatore, è uomo concreto e realizzatore, e non avrei parlato se ci fosse stato un Ministro diverso dall'onorevole Campilli. Dico questo non per fargli un complimento, ma perchè è questa realmente la opinione mia e della maggioranza dei colleghi. Quindi lei, onorevole Ministro, potrà trovare a sua disposizione tutti gli elementi che le occorrono. E perciò non mi dilungo a ripetere cose risapute.

In Calabria vi è agitazione. Si è votato un ordine del giorno in una riunione avvenuta a Catanzaro il 6 maggio, e credo ne sia stata data

comunicazione al Ministero dei trasporti. Si tratta di un problema urgente, di un problema che deve essere affrontato e risolto. Nella sua relazione l'onorevole Corbellini dice che ci sarebbe una spesa di 20 miliardi divisibile in 35 anni con una quota annuale, per interessi e ammortamenti, di un miliardo e 500 milioni, ma si dice qualche cosa di più interessante, si dice che con questo completamento delle linee si risparmierebbe, perchè queste linee diventerebbero più produttive e quindi potrà prevedersi un risparmio sul pesante onere annuo che grava sullo Stato per l'integrazione del bilancio delle ferrovie calabro-lucane. Quindi ritengo che questo mio invito possa essere accolto benevolmente e così come tutti gli altri problemi posti dalla legge del 20 giugno 1906 sono per essere risolti, lei, onorevole Ministro, risolverà anche questo. Con tale augurio, smetto di infastidire gli onorevoli colleghi. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni)*.

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

FERRARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Cercherò di essere breve. Dopo gli interventi sui bilanci degli anni scorsi (purtroppo sono sempre intervenuto, dico purtroppo per i colleghi), dopo le varie leggi riguardanti i trasporti che sono state discusse in Commissione e qui in Assemblea, nulla di nuovo avrei e potrei dire. D'altra parte penso che sia opportuno, dato che il Ministero dei trasporti non ha mutato mai nulla nel suo orientamento, ma cammina sempre sulla stessa strada, strada che non è, evidentemente, la nostra, almeno nei capisaldi fondamentali, penso, dicevo, che sia opportuno ribadire i nostri concetti e le nostre osservazioni. Questo faccio per incarico del mio Gruppo.

È nostra speranza che prima o poi qualche cosa maturi anche in questo settore. Di più questo argomento, a nostro avviso, è molto importante per l'economia e lo sviluppo del Paese. Pertanto io mi appello alla pazienza dei colleghi. Cercherò di ragionare sui numeri. Non dimentichiamo che questo è un Dicastero eminentemente tecnico. Dai numeri cercherò di illazionare qualche considerazione di carattere politico, illazione del resto che potrà sorgere spontanea, automatica, dalle osservazioni che,

a mano a mano, farò sui vari punti del bilancio.

Sfogliamo allora insieme il documento che ci è pervenuto dal Ministero, seguendolo nell'ordine dei suoi capitoli ed avendo come guida la elaborata relazione — lo dico, onorevole Corbellini, con intendimenti di alto elogio — del senatore Corbellini. Mi permetto di invocare in modo particolare l'attenzione del signor Ministro e dell'onorevole relatore.

Comincerò con l'Ispettorato. Tratterò separatamente e successivamente le due parti: Ispettorato e Azienda autonoma delle ferrovie.

Ispettorato: farò un cenno a qualche capitolo particolare, anche per riallacciarmi a quanto ebbi già occasione di dire negli anni precedenti. C'è il capitolo « Sussidi al personale », portato da 2 milioni e 500 mila e 3 milioni, vale a dire è stato segnato un aumento di 500 mila lire. È il numero 11, signor Ministro. Sembrano cose modeste, da poco, e forse lo sono, tuttavia, hanno la loro importanza. E su questi punti sui quali io, a mano a mano, porterò la mia attenzione, desidererei una risposta da parte sua.

È un leggero aumento, ne sono lieto. L'anno scorso il ministro D'Aragona ebbe delle promesse, con parole, dirò, quasi commoventi per il personale dell'Ispettorato. E qualcosa si è ottenuto. Ma mi pare che questo qualche cosa sia ancora molto modesto. Ripeto la raccomandazione.

Per studi e ricerche sperimentali, si è passati da 500 mila lire a 5 milioni, vale a dire si è avuto un aumento di 4 milioni e 500 mila lire. È un buon passo, questo.

Per biblioteca, da 150 mila a 500 mila, vale a dire 350 mila lire di aumento. Anche questo è un passo, se pure più leggero del precedente. Di tutti e due sono lietissimo e condivido il compiacimento che ha espresso nella sua relazione l'onorevole Corbellini. Come mi compiacio anche di un'altra impostazione del bilancio, che non avevamo nei bilanci precedenti — almeno non lo ricordo, onorevole Corbellini — vale a dire lo stanziamento di 50 milioni, numero 61, capitolo di nuova istituzione, per la costruzione di un laboratorio di esperienze per funi metalliche. Tutte le richieste inerenti ad assicurare e aiutare gli studi in tutti i settori, e in questo in modo particolare, ci trovano

sempre favorevoli, soprattutto quando queste richieste sono confortate e garantite, come qui, dalla serietà dei nostri tecnici. Ed io sento il dovere di fare questa esplicita dichiarazione.

E veniamo ai trasporti in concessione, che sono, direi, il primo caposaldo della politica dei trasporti. Qui non è questione di numeri e di cifre, è proprio l'indirizzo che conta. Il nostro pensiero è stato più volte precisato ed io ho avuto occasione di illustrarlo nei bilanci e nelle leggi particolari. Che situazione abbiamo oggi, mentre discutiamo il bilancio, in questo settore? Ci pare che nessun mutamento sia stato eseguito in questi anni. Dal primo anno ad oggi noi abbiamo sempre la stessa situazione, vale a dire: lo Stato continua a pagare come prima ed anzi più di prima (lo vedremo poi); le Società continuano a gestire per delega dello Stato, ma nel proprio interesse e non nell'interesse dello Stato; il pubblico continua a lamentarsi e ad essere sempre maltrattato e considerato come un nulla, come se non esistesse. I rapporti sono tra le società concessionarie e lo Stato e il pubblico è assente da tutti questi rapporti, sempre. Ora: sono malvagi gli amministratori di queste società? Hanno una fisionomia di particolare rapacità questi amministratori? Noi questo non l'abbiamo mai detto, nè lo diremo mai. La questione si basa sulla struttura che è quella che è, e che, inevitabilmente, porta alla situazione di oggi in questi rapporti, in quanto presuppone un interesse privato al di sopra dell'interesse pubblico, collettivo; anzi sovente in contrasto con esso, cosa inammissibile, soprattutto nei servizi pubblici e in particolare in quelli che hanno una funzione prevalentemente sociale. Noi continuiamo a pagare come una volta, vale a dire paghiamo tutto: paghiamo la costruzione, corrispondiamo le sovvenzioni chilometriche, rimborsiamo le spese per la ricostruzione in conseguenza dei danni provenienti dalla guerra, integriamo le passività di esercizio. E tutto ciò col risultato di aver sempre dei servizi deficitari, deficitari non soltanto economicamente, ma anche dal punto di vista dei conforti che dovrebbero portare alla popolazione che servono.

Quanto abbiamo pagato, nell'esercizio che sta per scadere, vale a dire nel 1950-1951, di questi sussidi integrativi, che oggi mi pare si

chiamino sussidi straordinari? Lasciamo da parte le sovvenzioni e i rimborsi per ricostruzioni. Le prime hanno una cifra fissa; i rimborsi stanziavano 4 miliardi, derivanti dalla legge dei 16 miliardi. Il bilancio 1950-51 prevedeva, per sussidi integrativi, 3 miliardi e 500 milioni. Questa cifra abbiamo discusso l'anno scorso. Mi pare che si siano superati i 4 miliardi, anzi dovremmo essere, secondo i dati che ho e che ritengo esatti perchè li ho raccolti dagli uffici (non ho certo la possibilità che ha il Ministro e che ha lei, onorevole Corbellini, come relatore), dovremmo essere intorno ai 5 miliardi e 200 milioni.

CORBELLINI, *relatore*. Siamo a 4 miliardi e 387 milioni.

FERRARI. Non mi pare. Infatti abbiamo 1.124 milioni per le Sud-est ed ecco che arriviamo oltre la mia cifra, cioè oltre i 5 miliardi e 200 milioni. Nel conteggio viceversa non figura quello che diamo alle Calabro-Lucane, che ha citato l'onorevole Salomone, il quale però si è limitato soltanto a dire che il servizio così non va, che conviene rivederlo, fare qualcosa che manca e renderlo più attivo, o meglio, meno deficitario. Vigendo quella tale convenzione che ho illustrato l'anno scorso in modo molto ampio, che ritengo abbia un po' impressionato i colleghi del Senato, alle Calabro-Lucane abbiamo dato nel 1950-51, 1.480 milioni, e quest'anno sono previsti 1.570 milioni, come precisa l'onorevole Corbellini nella sua relazione. Non sappiamo poi quante richieste sono state fatte dalle varie Società, richieste che io non contesto nell'entità, per lo meno sotto il profilo della relatività con le Società che sono state integrate. Quest'anno abbiamo stanziato 3.500 milioni. Veramente abbiamo la legge sull'ammodernamento e il potenziamento, la legge n. 1065, legge pupilla dell'onorevole Corbellini e dell'onorevole Battista, che abbiamo discusso qui in Senato. È tanto pupilla sua, onorevole Corbellini, quella legge che, nella sua relazione, lei dimentica i 3.500 milioni stanziati nel bilancio, e parla invece, portandosi in un campo di ipotesi di soluzioni, di 2.750 milioni, che derivano precisamente da quella legge, la quale poi è ancora davanti alla Camera e non so fino a quando vi resterà. Per questa legge in verità non so se sussistono tutti gli entusiasmi che avevano

l'onorevole Corbellini ed i suoi amici, un paio di mesi fa, quando la discutevamo.

CORBELLINI, *relatore*. Non ho mutato la mia opinione!

FERRARI. Mi pare che alla Camera questa legge stia incontrando delle difficoltà, ed è là, tranquilla. Mi auguro che resti ferma per più tempo. Su questa legge la mia opinione non muta ed oggi è più contraria di ieri. A parte i calcoli di previsione, questa legge che fa? Ne sono persuaso ancor più di ieri: ribadisce e rinsalda l'istituto della concessione privata, con tutti i suoi difetti, a danno dello Stato e soprattutto a danno del pubblico, e a vantaggio delle società private; rende sempre più difficile il riscatto cui lo Stato ha diritto e di cui ha facoltà in ogni momento. Potrebbe averla anche adesso. Se ne potrebbe discutere perchè ritengo questo momento favorevole. Bisogna, a nostro avviso, ed è qui che l'onorevole Salomone non ha detto una parola, bisogna, a nostro avviso, deciderci e dire che basta con queste leggi che io chiamerei taumaturgiche. Basta con le leggine che ogni settimana viene a sostenere in Commissione, con molta autorità e competenza del resto, l'onorevole sottosegretario di Stato Battista (andando avanti penso che verrà anche l'onorevole Ministro, il quale Sottosegretario dà modo, con quelle leggine, all'una o all'altra Società di sopravvivere. Riconosco che queste società non possono camminare così, ma riconosco che con questi sacrifici è anche ora di finirla. Così la nostra Commissione è ridotta oggi proprio ad una infermeria che ha sempre lo stesso ammalato e la stessa medicina, sempre. E non mutiamo mai nè l'uno nè l'altra.

Se si trattasse del danno di una società privata X, qualsiasi, allora la cosa non importerebbe che relativamente o per lo meno poco, e forse niente, ma non si tratta di questo, si tratta invece del danno al pubblico, allo Stato ed all'Era-rio, e soprattutto del danno al traffico, che è vita, ricchezza per il Paese. Allora noi non possiamo restare indifferenti e diciamo che bisogna cambiare orientamento. Io sento il bisogno di ripeterlo ancora una volta: senza mutare questo orientamento non risolveremo il problema. E bisogna adottare l'orientamento nostro, quello che noi abbiamo illustrato tante volte e che è suggerito del resto dalla realtà delle cose. Ed

allora la soluzione è automaticamente trovata fino in fondo: cadranno tutti i rami secchi. Si parla sempre dei rami secchi. Anche nelle Calabro-lucane citate dal collega Salomone vi sono dei rami secchi, come nelle Sud-est e nelle Sarde. La strada sarà una integrazione della rotaia e viceversa, senza invasioni o accavallamenti dell'una sull'altra; il personale sarà assicurato in tutta la sua attività ed avrà riconosciuti completamente i suoi diritti senza turbamenti, anzi acquistando maggiore coscienza di tutti i suoi doveri.

Intanto ai colleghi delle Puglie, a proposito di queste leggi, che ci vengono continuamente, ai colleghi della Calabria, e della Lucania — perchè la maggior parte di queste leggi riguardano l'Italia meridionale — lei, onorevole Ministro, potrà dire: vedete che in realtà il Governo si occupa dell'Italia meridionale. Io invece penso che con queste leggi l'Italia meridionale non avrà mai niente — comunque sempre molto poco — e ai colleghi di queste regioni, che si lamentano, per esempio, perchè la ferrovia Bari-Barletta è ancora ferma dopo l'approvazione della legge del novembre dell'anno scorso; perchè, malgrado l'approvazione della legge dei novecento milioni per le calabro-lucane per l'acquisto di automotrici, queste automotrici non si vedono ancora (anzi mi pare che sia arrivata allà Commissione in sede referente una leggina che richiede una proroga) noi che cosa dobbiamo dire? Diremo una cosa, diremo che prima di pensare a queste opere è necessario che il Governo, che lo Stato anzi, si metta d'accordo con le società concessionarie e con questa risposta non so se i colleghi delle Puglie, della Calabria e della Lucania si metteranno tranquilli.

Il relatore ha parlato, dando lo spunto all'onorevole Salomone, del completamento delle calabro-lucane, nel suo discorso come relatore sulla legge dell'ammodernamento del febbraio, ha parlato della ultimazione delle linee della Sicilia e della Sardegna. Adesso che cosa ne pensa il relatore? Pensa che effettivamente verranno fatte queste opere? Come possono venir fatte, onorevole Ministro — e qui mi rivolgo a lei perchè tranquillizzi noi ma soprattutto i colleghi di quelle regioni — se non si trova in bilancio, un censimento per queste opere, a meno che non vengano poi delle nuove leggi che la nostra settima Commissione do-

vrà studiare, esaminare e decidere? Vi sarà la copertura?

Due parole vorrei dire sulle municipalizzate. Io cercherò di essere schematico nella esposizione. Nell'articolazione del bilancio non ne trovo cenno. Il relatore Corbellini mi pare non ne faccia parola. Questa è una lacuna molto grave. Mi auguro che in questa sede ne parli il Ministro; sarà la prima volta che ne parla. Quando abbiamo discusso il bilancio del 1950-1951 io illustrai, mi pare abbastanza diffusamente, lo stato delle cose nei confronti delle municipalizzate, che è questo (non credo che sia mutato oggi): danni di guerra — il Ministro mi correggerà dopo e mi auguro che possa farlo — assegnati ma non pagati, due miliardi e 173 milioni contro diciotto miliardi di danni. Nel settore privato delle concesses avevamo otto miliardi contro venti miliardi di danni. Il ministro D'Aragona, rispondendo al mio intervento l'anno scorso, in verità ha fatto una correzione e cioè ha detto che non erano due miliardi e 173 milioni ma che erano invece due miliardi e 861 milioni. Ho preso atto della correzione. Non erano a mia conoscenza, nel momento in cui parlavo, alcune cifre. Si trattava forse di assegnazioni fatte negli ultimi giorni. Comunque il mio rilievo non può mutare. Oggi come siamo? Sono state fatte altre assegnazioni? È necessario che l'onorevole Ministro dica qualcosa su questo punto, con precisione. Ma non basta dirmi, onorevole Campilli, se abbiamo delle assegnazioni. Dobbiamo avere dei pagamenti effettuati! Perchè a me risulta che fino a questo momento non sono ancora stati fatti i pagamenti, se non in una cifra di poche centinaia di milioni.

La legge 487, quella dell'aprile 1948 — contributi tre per cento sul mutuo per quattro anni — è una legge inoperante perchè non precisa gli istituti mutuanti, che non si trovano malgrado le garanzie che i Comuni possono dare e danno loro. Il ministro D'Aragona, quando ha parlato su questo argomento l'anno scorso, ha riconosciuto l'inefficacia di questa legge e ha promesso che era in elaborazione una legge che, pur tenendosi nell'ambito della precedente, assicurava la messa in efficienza di essa.

Che cosa è uscito? La legge sull'ammodernamento. Non so se sia uscita un'altra legge, a conferma dell'assicurazione data dal Ministro

D'Aragona. È uscita la legge n. 1065 sull'ammodernamento e potenziamento. Ebbene, questa legge fissa che alle aziende municipalizzate non sono concessi i contributi che sono concessi alle aziende private, nessuno dei contributi, dati a queste, ma soltanto che si concede per 4 anni il 3 per cento, qualora dette aziende non abbiano usato dell'altra legge, 487 citata. Io mi permisi di proporre un emendamento e questo al fine di mettere le aziende municipalizzate sullo stesso piano delle aziende private, ma il mio emendamento è stato bocciato, non ha avuto l'approvazione dell'Assemblea.

Di più, che cosa è avvenuto con la legge dell'ammodernamento? È avvenuto che con la proroga delle concessioni automobilistiche, portate, se non erro, a 15 anni, le aziende tramviarie, che sono l'ossatura delle aziende municipalizzate, non hanno possibilità di espansione, ma restano inchiodate. Quindi, per esse, difficoltà, dal punto di vista economico e funzionale.

In conclusione, con la legge 1065, che, secondo l'assicurazione del Ministro D'Aragona, doveva miglicrare notevolmente la posizione delle municipalizzate, veniamo a peggiorarla sensibilmente. Io chiamai allora le aziende municipalizzate le cenerentole delle aziende. Non credo di poter modificare questa opinione. Ed è proprio in questo settore, onorevole Campilli, che io ritengo si debba agire e mi auguro di avere una risposta da lei affinché tutti possiamo sapere qual'è l'opinione del nuovo Ministro.

Sulle aziende collaterali (poi passo alle ferrovie, azienda autonoma) E.A.M. e G.R.A., di cui fa cenno il relatore (per questo ne parlo), il mio pensiero è stato illustrato l'anno scorso in modo preciso e non è mutato quest'anno. Corrono oggi delle voci sull'abolizione dell'E.A.M. e del G.R.A. e vi è un allarme notevole non solo tra il personale, ma tra gli autotrasportatori. Vorrei pregare l'onorevole Ministro di dirci qualche cosa in proposito, quando, raccolti tutti i nostri interventi, farà la sua esposizione.

E passo alle ferrovie, azienda autonoma.

Primo punto: manutenzione del materiale rotabile. Verrò poi al bilancio nel suo complesso. La manutenzione ha assegnati 28 miliardi, cioè abbiamo un aumento di tre miliardi sul 1950-1951. Questo, per la parte ordinaria.

È il numero 11, onorevole Corbellini. Io, proprio istintivamente, faccio una domanda al Ministro e soprattutto all'onorevole Corbellini: È sufficiente questo aumento? Ho forti dubbi. Infatti mi si dice che il servizio materiale e trazione richiede un maggiore stanziamento, per garantire l'efficienza tecnica dell'attuale parco rotabile. Io ho queste notizie, notizie del resto che confermano l'opinione che ho sempre avuto di questo settore.

CORBELLINI, *relatore*. Si tratta di vedere che cosa è patrimonio e che cosa è servizio.

FERRARI. Appunto per questo. Manutenzione della linea. È un altro punto. (Elencherò alcuni punti, che mi pare diano motivo di rilievo, poi vedrò il bilancio nel suo complesso). Abbiamo 17 miliardi e 100 milioni vale a dire abbiamo un aumento di 2 miliardi e 100 milioni. Io mi compiaccio vivamente di questo aumento e lo rilevo come risposta ad un articolo, apparso in qualche rivista o giornale in questi giorni.

Abbiamo avuto la ricostruzione ed abbiamo avuto delle riparazioni eccezionali con la ricostruzione, dopo la guerra. Ma non dobbiamo però mai dimenticare l'età degli impianti. Onorevole Corbellini, lei mi correggerà se dico cosa non esatta, ma bisogna tener presente l'età e la qualità di certi materiali che noi abbiamo dovuto impiegare nell'immediato dopo guerra, che facevano parte della ricostruzione e delle grandi riparazioni. Ecco perchè io faccio la domanda, pur compiacendomi, se effettivamente l'aumento è sufficiente.

Premi eccezionali al personale. N. 32, delle spese. Ammontano a 60 milioni. Troppo poco. È una somma irrisoria. Teniamo sempre presente l'entità della famiglia dei ferrovieri, e queste cifre, mi pare, onorevole Campilli, che debbano essere toccate molto sensibilmente, tanto più che nel bilancio 1951-52 sono scomparsi, lo vedremo dopo, i premi e i compensi per la ricostruzione, perchè la ricostruzione è abbandonata.

Dopolavoro: due milioni e settecentomila. È la stessa cifra, onorevole Campilli, stanziata nel 1926 quando è stata istituita la legge. Ora, questa istituzione (vi sono state le ricostruzioni ed io faccio elogio all'amministrazione che ha fatto questo) ha dei compiti, culturali, ricreativi, educativi e di assistenza. Abbiamo

circa 170.000 unità di ferrovieri. Io non entro nella struttura di questo ente, nei consigli di amministrazione, nella gestione, che per me sono organi burocratici e soprattutto anti-sindacali, ma questo non ha importanza per il momento. Per me oggi ha importanza il rilievo della cifra troppo modesta, che deve essere aumentata notevolmente. Ed io mi permetto, onorevole Ministro, di segnalarlo a lei, anzi di chiedere a lei che effettivamente, nel prossimo esercizio, la cifra di due milioni e settecentomila lire venga notevolmente ritoccata.

Sussidi al personale. Da 38 milioni a 47 milioni. Vale a dire un aumento di 9 milioni. Erano tre anni che battevo su questo chiodo e sono lieto dell'aumento. Non è molto, non è sufficiente, ma è un primo passo. Ha un significato profondo soprattutto. Il Paese sa di avere degli uomini che meritano la sua particolare attenzione in questo delicatissimo settore e deve dare ad essi la possibilità di operare, di lavorare, nell'interesse di tutti, nella massima tranquillità, nell'ampiezza della loro attività, della loro cultura e nella diligenza paziente, dirò anche molto spesso nel sacrificio che compie, anche con pericolo, e che tutti noi conosciamo.

Sorveglianza. Da 650 milioni a 400, vale a dire una diminuzione di 250 milioni. Io sono stato sempre decisamente contrario, lo sa l'onorevole Corbellini, alla legge che mette la sorveglianza delle ferrovie in mano alla polizia alle dipendenze del Ministero dell'interno (adesso soprattutto che al Ministero dell'interno c'è l'onorevole Scelba). Noi non possiamo essere favorevoli a questo passaggio. Ma io domando un'altra cosa: perchè ancora questo onere? È dal 1947 che esiste questa legge, che quindi la sorveglianza è passata con la polizia ferroviaria alle dipendenze del Ministero dell'interno. La ragione che ha determinato la legge è stata di alleggerire l'Amministrazione ferroviaria del miliardo che spendeva per la sorveglianza. Perchè abbiamo ancora 400 milioni a carico dell'azienda?

Ma poi un'altra domanda io rinnovo. L'ho fatta nel 1948, nel 1949 e nel 1950, la faccio oggi perchè nessuno mi ha mai dato risposta: Naturalmente il primo a non rispondermi è stato l'onorevole Corbellini. La domanda è questa: quanti partigiani e reduci sono in questa

polizia? Qui desidererei che il Ministro fosse proprio preciso.

Provvida. N. 54, spese, onorevole Ministro. È un argomento trattato dall'onorevole Corbellini. Nulla ho da eccepire su questo ed anche sulla proposta che l'onorevole Corbellini fa, che mi pare sia quella di togliere questa istituzione.

CORBELLINI, *relatore*. No, di non farla pesare sulle ferrovie.

FERRARI. Va bene, togliere la « Provvida » ma non fare *tabula rasa* della cosa, ma invece passarla con tutta la sua attrezzatura alla Copferf, vale a dire alle cooperative dei ferrovieri che sono qualcosa di vitale e alle quali l'Amministrazione deve dare in partenza il modo di iniziare la loro attività.

Spese complementari. (nn. 57 a 61). È un capitolo importante, sono circa 9 miliardi. Abbiamo 725 milioni di aumento sull'anno precedente per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, e cioè 700 milioni per la rete principale e 25 milioni per le secondarie sicule. Mi compiaccio che il mio appello fatto nel 1948, nel 1949 e l'anno scorso sia stato accolto. Non so in che misura ho influito ma certo è che dal 1948 ho fatto questa richiesta. Io mi riallaccio anche a quanto ha detto l'onorevole D'Aragona nel suo discorso dell'anno scorso: ragioni di traffico, di economia e, quindi, ragioni di bilancio, ma soprattutto ragioni di sicurezza delle persone e delle cose, perchè la velocità è in funzione dell'armamento e lo stanziamento, quindi, deve essere adeguato. Ora mi domando: questo aumento di 725 milioni è effettivamente sufficiente? Abbiamo, se non erro, in complesso 3300 milioni. Ora, il discorso dell'onorevole D'Aragona del giugno dell'anno scorso, alla Camera, è stato senza dubbio un campanello di allarme. Egli ha parlato proprio — almeno questa è stata la mia impressione — di pericolo non lontano se non si provvede. Allora la mia domanda mi pare molto legittima e mi pare che sarebbe opportuno — qui mi permetto di dare un suggerimento, il relatore potrà far meglio di me — che il Ministro tendesse ad aumentare questo capitolo per portarlo verso i 5 miliardi. E ciò senza tener conto della carenza accumulata nel decennio 39-49.

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

Miglioramenti (nn. 80—86). Avevamo l'anno scorso 25 miliardi e mezzo e quest'anno abbiamo 3 miliardi e 600 milioni, vale a dire torniamo presso a poco al bilancio del 1949-50, con questa consistenza particolare. Qui mi ascolti bene, onorevole Ministro:

lavori di elettrificazione delle linee, zero, neanche un soldo;

lavori in conto patrimoniale ed acquisto stabili 500 milioni;

miglioramenti alle linee e agli impianti, 500 milioni;

miglioramenti al materiale rotabile, zero, neanche un soldo. Settore fermo, completamente fermo. Eppure mi pare sia un settore molto importante. È vero, onorevole Ministro, che noi abbiamo l'aumento di 1 miliardo stanziato nella parte ordinaria, ma, a parte il fatto che non so questo miliardo a che cosa sia realmente attribuito, in che cosa consista il miglioramento di questo miliardo e se con esso si provveda effettivamente a qualche cosa che riguarda la elettrificazione, mi pare che la considerazione mia non muti assolutamente anche se vi è quel miliardo nella parte ordinaria. Io mi domando che cosa si intende fare della elettrificazione. È o non è questo programma di elettrificazione una cosa seria? Sono degli anni che noi illustriamo questo programma e l'onorevole Corbellini se ne ricorderà bene. Fui io per primo ad illustrarlo, l'onorevole Corbellini lo ampliò e l'onorevole D'Aragona credo che abbia ampliato il programma dell'onorevole Corbellini. Naturalmente questo programma doveva avere uno sviluppo graduale, direi quasi pianificato, ordinato evidentemente, ma comunque si doveva sviluppare. Invece che cosa diciamo alla Nazione quando la mettiamo di fronte a questa cruda, nuda realtà: somma stanziata zero, neanche un soldo?

CORBELLINI, *relatore*. Ci vuole una legge apposita!

FERRARI. Credo che sia una delle tante promesse del 18 aprile, ed allora io mi domando anche: ma insomma che cosa si è fatto vedere al Presidente del Consiglio onorevole De Gasperi quando è andato in Sicilia l'altro giorno? Avranno fatto vedere l'inizio di una linea elettrificata, perchè con che cosa si elettrifica quando non c'è un soldo? A meno che non si faccia

come fu fatto in Libia con Mussolini, al quale si fecero vedere i pini, che in Libia non ci sono mai stati! Qui abbiamo probabilmente la stessa cosa. Mi pare che anche il relatore sembri meravigliato, nella sua relazione, di questo.

CORBELLINI, *relatore*. Ho preso il dato di fatto!

FERRARI. È meravigliato, lo dice chiaro, l'onorevole Corbellini. Ma veda, onorevole Corbellini, mi permetta: la sua meraviglia mi sembra un po' ingenua. E vediamo perchè. Lei, onorevole Corbellini, invoca (ripeto le sue parole che ho preso dalla relazione) « una radicale unificazione dei mezzi e degli impianti, che permetta di abbandonare del tutto la costosa trazione a vapore e impiegare in sua sostituzione la trazione elettrica o quella a combustione interna ». Dopo, lei fa dei calcoli bellissimi, calcoli matematici, s'intende, laboriosi, che poi sintetizza in eloquenti tabelle che a noi servono molto bene sempre. Ma per fare tutto questo, onorevole Corbellini (ed io qui mi rivolgo, soprattutto, al Ministro), occorrono disponibilità di somme. Bisogna stanziarle queste somme. Le somme ci sono o no? Che cosa si fa con questa elettrificazione? Evidentemente non la si può fare se queste somme passano ad altri bilanci come nel caso in esame. L'onorevole Corbellini dice questo ma poi, insieme con gli amici del suo settore, vota il passaggio di denaro ad altre destinazioni. Ma è così che ci liberiamo dal carbone e che arriviamo al pareggio del bilancio?

Comunque prendo i conteggi dell'onorevole Corbellini, prendo i suoi schemi e la sua invocazione, e li faccio miei con una speranza, con la speranza che almeno per l'avvenire l'onorevole Corbellini ed il Ministro ci aiutino a realizzarli.

E passiamo alle spese di riparazione e di ricostruzione, dipendenti dai danni di guerra. Altro capitolo importante. N. 88. Anche qui nulla. Sembra un'ironia; ma è la realtà. L'anno scorso mi lamentai che da 57 miliardi si fosse passati a 38 miliardi. Quest'anno da 38 miliardi passiamo a zero. Neanche un soldo. Rispondendo ad una mia domanda, fatta nell'intervento sul bilancio dell'anno scorso, il ministro D'Aragona disse che la somma dei lavori da eseguire (luglio dell'anno scorso) era sulla cifra di 115 miliardi. Oggi l'onorevole Corbellini, nel-

la sua relazione, parla di 100 miliardi. I numeri tornano e li prendo... giurando. È un lavoro imponente che rimane da fare, per il quale è in sofferenza l'azienda ferroviaria e quindi è in sofferenza il bilancio, l'economia, l'attività del Paese. Si tratta, in molti casi, di lavori di completamento, e l'onorevole relatore sa che sono indilazionabili. Come li si affronta? Con un colpo di penna, come si è fatto nel bilancio? Allora è inutile ripetere quello che si dice sempre, che la rete ferroviaria è la rete sanguigna della Nazione, e non portarla poi alla sua efficienza, la quale è data soprattutto dalla messa in efficienza di tutta la sua attrezzatura e quindi di tutta la sua costruzione. Non so se il ministro Corbellini abbia dei pentimenti per avere stanziato delle cifre forse al di là di quelle che altri avrebbero desiderato. Io non ho questo pentimento. Anzi, l'ho già detto altre volte, mi dispiace di aver fatto meno di quello che forse avrei potuto fare. Era allora Ministro del tesoro l'onorevole Campilli. Egli ricorderà che mi prendeva spesso per i capelli. Ora che non è più Ministro del tesoro, ma dei trasporti, gli chiedo qual'è il suo pensiero, qual'è la giustificazione di questa cancellazione di cifre. Occorre sapere perchè si arrica a questa tirata di penna su queste due parti principalissime del bilancio. Il relatore è chiaro e preciso nella relazione (a parte quel velo di ingenuità cui ho fatto cenno prima) ma in forma molto riguardosa. Parla di un inevitabile prossimo arresto, di completo arresto di lavori di ricostruzione, con tutte le conseguenze che possiamo immaginare (soprattutto noi tecnici) non solo per le ferrovie ma per tutte le industrie collaterali e per tutto il commercio del Paese, per tutta l'attività produttiva; parla di frattura e lascia intravedere la necessità di revisioni della attrezzatura di molti stabilimenti. Se ci si ferma, le commesse cadono. E non sono commesse che si possono ordinare oggi per domani. Sono commesse che impegnano a distanza di mesi e che richiedono attrezzature che si preparano magari in un anno e anche più. Abbiamo pertanto avanti a noi lo spettro della disoccupazione, altro ostacolo per avviarci al miglioramento del bilancio dell'azienda.

Ora devo fare un rilievo, che mi pare abbia fatto anche il relatore. Onorevole Ministro, abbiamo la legge dei 16 miliardi per le ferrovie

concesse. Con questa cifra, nel periodo di quattro anni, e cioè quattro miliardi per anno, noi rimettiamo in sesto completamente le ferrovie private, almeno questa è la intenzione e la previsione. Le Ferrovie dello Stato non hanno un soldo e restano come sono. Questa è la posizione effettiva che mi sembra metta in evidenza anche l'onorevole Corbellini.

Altro argomento: case pei ferrovieri (n. 89). Anche qui una croce per memoria. È tutto un cimitero questa parte. Io l'anno scorso avevo creduto alle espressioni umanitarie dell'onorevole D'Aragona, ma si vede che l'onorevole D'Aragona non è riuscito ad avere un soldo. Dove bussare? Non lo so, onorevole Campilli. Dovrà pensare lei dove bussare, ma certo che qui bisogna trovare i soldi. Io ricordo che avevamo la legge dei nove miliardi dati dal Tesoro. Finiti quelli, più nulla. Mi ascolti chi deve ascoltare. Lei farà ascoltare gli altri, il Ministro del tesoro, forse. Essendo lei stato Ministro del tesoro, avrà maggiore facilità in questo campo. Ma ai ferrovieri bisogna dare la casa a tutti i costi. Non possono restare senza. Devono vivere in una atmosfera di serenità per compiere il loro dovere, perchè il loro è un compito delicatissimo, che richiede non solo un contributo di fatica, che spesso è sacrificio, ma anche di tranquillità e di serenità, perchè hanno in mano la vita delle persone, hanno cioè in mano un patrimonio, il più vivo del Paese. I ferrovieri devono essere messi in condizione di poter compiere sempre e comunque il proprio dovere con diligenza, esattezza e con perfetta regolarità.

Officine e scorte (nn. 96 e 99). Abbiamo 44 miliardi e 920 milioni, perciò un aumento rispetto allo scorso anno di 520 milioni, dovuto all'istituzione di un nuovo capitolo. Di ciò non sono riuscito a farmi un'idea precisa, essendo quest'anno la somma stralciata e divisa nei vari capitoli, ma ho potuto rilevare questo, dalle cifre e soprattutto dalle note in calce, perchè queste ultime sono quelle che ci permettono di arrivare a comprendere qualche cosa: primo, che le commesse alle officine private non sono aumentate; secondo, che non sono aumentati i lavori delle officine del servizio. Io non posso e non voglio entrare in merito alla distribuzione dei lavori, ma il problema importante per me è un'altro: l'azienda ferroviaria,

e qui desidererai una risposta dal Ministro, fa lavorare a sufficienza? Fa lavorare secondo il bisogno? È un'azienda di Stato. Questa azienda di Stato sente la situazione di disagio generale? Basterebbe citare uno solo, dei molti casi: quello delle « Reggiane », che è l'ultima esemplificazione! Almeno spero che sia l'ultima. Ha l'azienda, d'altra parte, l'opportunità, la convenienza di far lavorare? In altri termini: ha gli impianti ed il parco rotabile a posto? Basta rispondere a questa ultima domanda perchè mi pare che in essa sia implicitamente la risposta alle domande precedenti. Risponderò a me stesso, con il discorso dell'onorevole D'Aragona dello scorso giugno, senza bisogno di citare numeri. E cioè risponderò: no, in modo preciso e definitivo. Non mi riferisco ai carri merci. Per questi, onorevole Corbellini, lei ricorderà di aver citato delle cifre. Io a mia volta ho citato altre cifre l'anno scorso, rilevando che avevamo allora (non so se sussistano ancora le stesse condizioni) una eccedenza sul fabbisogno di carri merci comuni, oscillante, se bene ricordo, intorno ai 20-25 mila carri. Questo non vuol dire che abbiamo costruito molti carri, ma questo denuncia il guaio che effettivamente purtroppo abbiamo oggi una eccedenza di carri, perchè vi è una contrazione di traffico o, per lo meno, non vi è un logico e naturale sviluppo di esso, come dovrebbe essere; perchè non abbiamo aumentato il parco dei merci in confronti dell'anteguerra.

CORBELLINI, *relatore*. Sì, il parco dei merci lo abbiamo aumentato.

FERRARI. Comunque ho detto prima che non mi riferisco ai carri merci comuni, mi riferisco ai carri di tipo speciale, alle vetture dei viaggiatori, alle macchine motrici, ai bagagliai, e a tutto ciò che ha una caratteristica particolare. E non è sufficiente in questo campo intensificare le riparazioni, ma bisogna intensificare le nuove costruzioni. Mi pare che su questo punto sia concorde anche l'onorevole Corbellini. Io avrei caro che l'onorevole Ministro ci facesse un quadro preciso e aggiornato della situazione in questo settore. E io mi auguro, onorevole Ministro, che la carenza dell'azienda, nei confronti della disoccupazione del Paese, sia minore di quella che io immagino, ma soprattutto mi auguro che per l'avvenire sia minore di quella che è oggi.

E vengo ad un altro argomento. Appalti di esercizio. Essi figurano in vari capitoli. A quanto ammontano questi appalti non è detto e non si rileva attraverso il bilancio. Bisognerebbe avere delle documentazioni che io non ho. Ma siamo senza dubbio di fronte a cifre notevoli. Mi pare che l'onorevole Corbellini, nella sua relazione e precisamente nella tabella 21 a pagina 33, indichi, per l'anno 1950, operai 19.460, spesa 13 miliardi e 11 milioni. Il relatore non esprime dei giudizi su queste cifre. Dice soltanto che « ...tale servizio accessorio di prestazione d'opera e ormai ritornato normale ». Dalle indagini che io ho fatto ho ricavato delle cifre superiori, ma non è l'entità di esse che conta, bensì l'esistenza di esse. È un chiodo che battiamo da anni, ma non abbiamo ancora ottenuto niente, e credo sia opportuno ribatterlo qui davanti al Ministro. Gli appalti continuano e questa è una anomalia, è un controsenso. Dirò di più: è un vero assurdo. Dovrei usare altri termini e più forti. È una strana acquiescenza ad uno sfruttamento senza alcuna legittimità né economica né tecnica e tanto meno umana; una strana acquiescenza ad uno sfruttamento concessa da una amministrazione di Stato.

Di che cosa si tratta qui? Di fornitura di semplice mano d'opera.

CORBELLINI, *relatore*. E qualche materiale di consumo.

FERRARI. Sta bene, come accessorio. Ma nel complesso è mano d'opera, non sufficientemente controllata (io qui non mi riferisco alla diligenza e all'onestà dei funzionari e degli agenti che conosco molto bene e sui quali io giuro; ma è così per struttura), non sufficientemente garantita, di contro fortemente redditizia e tranquilla per l'appaltatore. L'appaltatore non fa che fornire 50, 100, 200, 500, 1000 persone per un giorno, per dieci giorni, per uno, sei mesi, per un anno. L'appaltatore non so quante volte si fa vedere. Il pubblico non conosce bene queste cose e sarebbe bene che le conoscesse. Io ritengo di poter affermare che quando si parla di spese rilevanti riguardanti il personale (naturalmente con intendimenti polemici nei riguardi dell'azienda di Stato) si dimentica che proprio questi servizi, rimessi ai privati, sono quelli che costano di

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

più, che hanno subito un coefficiente di aumento di gran lunga superiore a tutti gli altri servizi e soprattutto ai servizi interni dell'azienda. Questo lo si dimentica sempre e si dice sempre che i privati lavorano meglio e a minor costo delle aziende di Stato.

Noi abbiamo presentato già da alcuni mesi un disegno di legge che porta la firma di Massini, di Bitossi e la mia. Esso è davanti alla 7^a Commissione. Naturalmente questo disegno di legge è atteso con ansia da tutto il personale, ma esso ha riflessi che vanno oltre, che investono tutta l'Azienda e il pubblico che di essa si serve, come utente e come contribuente. Mi auguro che abbia conclusione rapida e che lei, onorevole Campilli, ci aiuti a superare tutti gli ostacoli e soprattutto il *démarrage* delle consuetudini e delle tradizioni, che ancora restano nell'Amministrazione ferroviaria, come del resto in tutte le amministrazioni di Stato più o meno autonome. Mi auguro che ci porti finalmente a trovare questa struttura soppressa, perchè essa non ha alcuna giustificazione, come ho detto prima, nè economica, nè tecnica, nè sociale. La soppressione risponde anche a ragioni di sicurezza.

CORBELLINI, *relatore*. Però nelle linee non sono legati alla sicurezza.

FERRARI. Ma nelle linee ci sono tanti servizi.

CORBELLINI, *relatore*. Ma non si tratta di esercizio.

FERRARI. Del resto su questo punto parleremo dettagliatamente quando il disegno di legge verrà nell'Assemblea.

Abbiamo i passaggi a livello. È questo un argomento contabilmente fuori dal bilancio. Purtroppo però la cronaca ha il suo bilancio di morti e bilancio in aumento. Mi pare che un cenno l'abbia fatto anche l'onorevole Corbellini, non ricordo precisamente dove. Io so quale è la ragione che si porta sempre. L'anno scorso l'ha portata l'onorevole D'Aragona. La ragione di non obbligo dell'amministrazione ferroviaria. Diceva D'Aragona che l'amministrazione ferroviaria c'entra fino ad un certo punto, vale a dire fino a un calcolo di capitalizzazione dell'economia che si ha con la soppressione del passaggio a livello. Quindi diventa una facoltà dell'Amministrazione. Per il resto, l'Ammini-

strazione non c'entra, ma bisogna riportarsi o ai Lavori pubblici o ad altri Enti. So che purtroppo le cose stanno così press'a poco, ma essendo così non risolviamo mai questo problema. È necessario affrontarlo. Basti pensare che abbiamo passaggi a livello ancora nelle vie principali d'Italia: nella via Emilia, vicino a Modena, nelle litoranee. Ne abbiamo molti. È un problema che bisogna risolvere. Io non so come, ma bisogna affrontarlo decisamente. E rivolgo una viva preghiera a lei, onorevole Campilli, di prendere tutte le iniziative e cercare di superare tutte le difficoltà (o trasporti, o lavori pubblici o altri enti) per arrivare finalmente alla soppressione dei passaggi a livello. Non vi è soltanto un motivo di garanzia della vita umana, vi è anche un motivo di garanzia della continuità della circolazione, che rappresenta un valore.

Ultimo punto e poi vengo al bilancio. Assuntori. È un argomento attuale. Ne abbiamo già parlato altre volte. Va risolto radicalmente e rapidamente, perchè è una anomalia che fa il paio con l'altra anomalia degli appalti. Abbiamo avuto i cosiddetti aggiornamenti economici, ma la posizione è la stessa di prima.

L'onorevole D'Aragona, quando ha parlato nel luglio dell'anno scorso sull'istituto dell'assuntoria, ha detto che « attualmente è il mezzo migliore per provvedere all'espletamento di servizi in generale di modesta entità ed impegnativi solo per qualche ora del giorno e per brevi periodi stagionali ». Veramente mi sono domandato se l'onorevole D'Aragona conosceva le assuntorie. Credo che non ne avesse una idea precisa. Per esempio io mi sono chiesto se sapeva che la stazione di Salsomaggiore è una assuntoria. Mi pare che sia una stazione di una certa importanza e che non abbia un impegno soltanto di poche ore e di breve periodo stagionale, ma un impegno di tutto l'anno e di tutte le 24 ore, soprattutto nel periodo stagionale. Ora non vi è nessuna giustificazione per mantenere questa forma ibrida, dico ibrida, e l'Azienda deve essere garantita in tutti i servizi dai più alti ai più modesti e quindi nei passaggi a livello, nelle stazioncine e dovunque noi abbiamo queste assuntorie. Non solo, ma deve garantire tutte le sue unità, che lavorano in un unico quadro omogeneo di rapporti e di

impegni. Tutte le altre considerazioni che ho sempre sentito fare, purtroppo anche dall'onorevole D'Aragona l'anno scorso, mi pare che siano considerazioni ingiustificate, illegittime e comunque superate.

E veniamo al bilancio complessivo della Azienda ferroviaria.

Signor Presidente, chiedo scusa, ma vorrei ancora un quarto d'ora — venti minuti. È il bilancio nel suo complesso che io definirei secondo caposaldo della politica dei trasporti. Questo bilancio quest'anno prevede un disavanzo di 43.197.000.000. Qui mi vorrà seguire anche lei, onorevole Corbellini. Facciamo un po' d'esame.

Precedenti di questo: io mi servo degli stati di previsione naturalmente...

CORBELLINI, *relatore*. È meglio prendere i consuntivi!

FERRARI. Io ho quelli che mi dà lei. Vedrà che io cito quelli che mi dà lei. E cioè mi servo degli stati di previsione presentati negli ultimi anni al Senato e della tabella 14, della relazione attuale. Vediamo un po': 1948-49, disavanzo previsto 18.550.000.000; disavanzo reale 63.175 milioni, e cioè passiamo da 18 miliardi a 63 miliardi; 1949-50, disavanzo previsto 27.353 milioni, disavanzo reale, consuntivo dell'onorevole Corbellini, 59.409.000.000; da 27 a 59 miliardi; 1950-51, anno che sta per scadere, disavanzo previsto 16.456.000.000. Ora la tabella 14 dell'onorevole Corbellini dà un disavanzo effettivo di 46.700 milioni, vale a dire da 16 miliardi passiamo a 46.700 milioni. Nel mio intervento dell'anno scorso ho parlato di un *deficit* di circa 60 miliardi (facendo un esame come faccio adesso del bilancio) vale a dire vicino a quello dell'anno precedente che era di 59 miliardi e mezzo. Osservo che nella tabella 14 dell'onorevole Corbellini sono dati quali prodotti del traffico 159 miliardi. Io ho degli elementi di conteggio diversi dai suoi, onorevole relatore, che ritengo esatti come lei ritiene esatti i suoi. I miei dati sono presi dal bollettino delle Ferrovie e da notizie della Ragioneria. Sono consuntivi fino al marzo, quasi consuntivi per aprile e maggio, presunti per giugno.

Arrivo, con calcoli fatti anche con la calcolatrice, a 155 miliardi. Lei potrà discutere su questo, io le do i miei dati.

Inoltre il mio preventivo era basato sul contributo del Tesoro per le pensioni, che allora era di 250 milioni e che solo durante l'esercizio 1950-51 fu portato a 10 miliardi, vale a dire 9 miliardi e 750 milioni di aumento. Incidentalmente vorrei dire una cosa all'onorevole Campilli, vorrei cioè richiamare la sua attenzione sul fatto che anche questo contributo, pur essendo un bel passaggio l'aumento da 250 milioni a 10 miliardi, è ancora inadeguato sia in rapporto alla svalutazione della lira — e noi ci dobbiamo riportare a quando il Tesoro ha dato i 250 milioni — sia in rapporto alla percentuale, alla data dell'istituzione di questo contributo. Il contributo dovrebbe essere almeno di 15 miliardi, tenuto conto di questi elementi soltanto, perchè, se faccio altre considerazioni, questo contributo dovrebbe andare molto più in alto. Ma di questo parlerà forse il collega Massini. Noi scendiamo quindi, per i prodotti del traffico, da 159 a 155 miliardi. Poi abbiamo questi 9 miliardi e 750 milioni di differenza del Tesoro. In totale 13 miliardi e 750 milioni. Ed allora i 46 miliardi e rotti, più i 13 e rotti, arrivano a 60 miliardi e mezzo. Vale a dire, la previsione che ho fatto l'anno scorso è realizzata in pieno. Parlavo di 60 miliardi e con i calcoli che facciamo oggi ci arriviamo. Ma l'introduzione che ho fatto non è per questo, è invece per rilevare che per il passato le previsioni erano fortemente fallaci. Passiamo infatti da 18 miliardi a 63, da 27 a 59, da 16 a 60. È una vera caratteristica di illusione, che c'era su questi bilanci. Quindi: 1) dobbiamo stare molto attenti per l'avvenire; 2) la previsione per il '51-52 comincia ad essere impostata su cifre più ragionate. E di ciò tutti abbiamo motivo di compiacerci.

Tuttavia vorrei vedere se possiamo giurare su questa cifra, perchè c'è il caso che possiamo trovare qualche sorpresa.

Onorevole Corbellini, lei tiene per buona la cifra di 43 miliardi, io no e credo che si debba dare anche qui una pennellata. La pennellata è questa: tre soli punti, trascuro il resto. Prodotti del traffico. (Tabella 14 della relazione). Sono previsti per il '51-52 introiti per 161 miliardi (mi riferisco d'ora in poi alle tabelle della relazione per semplicità). Perchè un aumento sul '50-51?

CORBELLINI, *relatore*. Perchè nel primo semestre il traffico è aumentato del 16 per cento.

FERRARI. Vedremo l'anno venturo come ci troveremo. Nel documento dell'Amministrazione è ricavato con variazione in meno sul previsto del '50-51. L'Amministrazione fa, su quel che era stato previsto, una riduzione di 14 miliardi, ma fa ciò su una previsione esagerata. Quindi non è sufficiente. Il relatore non solo la mantiene ma la giustifica con un ragionamento, che definirei legato a qualche precedente e che io non condivido assolutamente sia per dati acquisiti sia per dati che possono risultare da un ragionamento molto semplice. Infatti, l'onorevole Corbellini, per giustificare questo suo ottimismo e a conforto della sua fiducia nel miglioramento del bilancio, parla, a pagina 26 della sua relazione, di incremento del reddito nazionale, di ripresa delle attività industriali, di ampio sviluppo di investimenti produttivi, di grandi lavori pubblici — sentiremo l'onorevole Aldisio in proposito — di costruzioni idroelettriche, di costruzioni edilizie, e dice che sono queste opere che gli danno la certezza che le previsioni non solo saranno giuste ma saranno superate.

Ora, purtroppo, per me, questi sono tutti elementi negativi, non positivi, perchè le constatazioni oggi sono tutt'altro che confortevoli. Ed allora io dico: atteniamoci (è prudenza necessaria) al quasi consuntivo 1950-51 da me corretto in miliardi 155, vale a dire l'entrata del traffico da 161 miliardi bisogna che noi prudenzialmente la portiamo ai 155 miliardi, con diminuzione cioè di 6 miliardi.

Spese personale. Tabella 18 della relazione, pagina 30. Dalla data dell'elaborazione del bilancio, onorevole Corbellini, abbiamo già delle variazioni, notevoli, nelle spese dirette, ma, soprattutto, nelle spese indirette. Complessivamente questi aumenti (faccio dei conteggi), raggiungono la cifra di 3 miliardi. Quindi abbiamo 6 più 3, nove miliardi.

Andiamo al combustibile. Sono previsti 20 miliardi di cui 14 per il carbone, avendo come base i prezzi del 1950. Oggi che cosa accade? Lo sappiamo tutti. Vi è un aumento notevole del costo in partenza ma più ancora dei noli. Allora (ho fatto un calcolo approssimativo) da

14 miliardi a 700 milioni passiamo ad oltre 20 miliardi e mezzo. E non sappiamo che cosa sarà tra qualche mese, perchè potremo avere delle sorprese. Su questo capitolo quindi sei miliardi di aumento.

Materiali. Sono distribuiti un po' in tutti i capitoli. Ma noi sappiamo già che hanno subito degli aumenti abbastanza sensibili. Anche qui dò per letti tutti gli elementi di calcolo. Complessivamente oltre 2 miliardi di aumento. In totale ricaviamo un disavanzo di almeno 17 miliardi, cioè saliamo da 43 — disavanzo previsto — a 60 miliardi. Io credo, con tutta tranquillità, di ritenere che avremo un disavanzo che oscillerà dai 55 ai 60 miliardi. Anzi mi augurerei che effettivamente potessimo restare in questi limiti.

Questa conclusione, onorevole Campilli, non diminuisce affatto il mio compiacimento per il bilancio presentato: abbiamo, almeno in partenza, 43 miliardi non ne abbiamo nè 18 nè 20. Del resto, non siamo solo noi in Italia ad avere le aziende ferroviarie in passivo: credo che sia così in quasi tutti i paesi e forse l'onorevole Corbellini potrà citarne qualcuno.

CORBELLINI, *relatore*. Le ho citate nella relazione.

FERRARI. Il mio compiacimento è maggiore per un altro motivo: finalmente cade in pieno lo *slogan* del personale. E questo è un primo atto di giustizia, reso non solo al personale ma anche all'Amministrazione.

Sembra strano che costi sempre tanta fatica il far trionfare la verità. Sono tre anni che battiamo e finalmente la verità è venuta fuori. D'altra parte siamo abituati a queste difficoltà, le incontriamo sempre. Ora, queste verità erano precise, l'anno scorso, in questi termini. Benchè il Senato le conosca già, le ripeto, così i colleghi potranno rispondere a chi ancora viene fuori con affermazioni che non hanno senso riguardanti il personale. Agenti e impiegati, per ogni chilometro di linea, in Italia 10,36; in Belgio 18,11...

CORBELLINI, *relatore*. Dipende dall'intensità del traffico.

FERRARI. Dipende dall'uno e dall'altro elemento. Del resto lo dice lei stesso, onorevole Corbellini, portando anche delle cifre che citerò. In Inghilterra: 19,77; in Francia 11,48;

in Spagna (che non avrà certo una intensità di traffico superiore alla nostra) 10,84; in Svizzera 12,76.

Agenti e impiegati per ogni treno-chilometro giornaliero: Italia, 0,42; Belgio, 0,48; Inghilterra, 0,38; Francia, 0,47; Spagna, 0,62; Svizzera, 0,23. Evidentemente per l'Inghilterra e la Svizzera abbiamo l'influenza che cita lei. Per la Svizzera, l'abbiamo maggiore, perchè il traffico in Svizzera è a brevi percorsi, direi quasi, spesso a caratteristiche tranviarie.

D'altra parte io già altra volta ho precisato questi punti con numerosi dati. Non possiamo dimenticare poi le caratteristiche del nostro Paese che, dal punto di vista ferroviario, sono queste: abbiamo una buona parte della nostra rete in montagna, più del 40 per cento; più del 60 per cento del traffico è di valico. Il relatore onorevole Corbellini scrive, a pagina 32 della sua relazione: « La spesa totale per il personale ha assunto l'importo corrispondente ad una organizzazione normale » (e finalmente ci siamo arrivati) « risultando del 52 per cento della spesa di esercizio ». Questo è vero. E più avanti dice: « Si rileva al riguardo che la corresponsione media diretta di un agente ferroviario in servizio è soltanto 46 volte quella dell'anteguerra; di poco superiore (49,6 volte) quella sostenuta dall'amministrazione ». Testimonianza più autorevole di quella dell'onorevole Corbellini mi pare non vi possa essere. « Non è sulla spesa totale per agente che occorre quindi operare, bensì sull'organizzazione tecnica che, aumentando la sua produttività, consenta di migliorare la retribuzione ». Anche di queste parole, onorevole Corbellini, le do atto e le sottoscrivo. Ed in calce poi egli scrive: « Le grandi aziende ferroviarie americane riconoscono accettabile una spesa di personale pari a 51,5 per cento delle spese totali di esercizio ». Noi siamo al 52 per cento e la America, se non sbaglio, non ha avuto nessuna distruzione e nessun danno dalla guerra. Mi pare che la posizione, con la testimonianza dell'onorevole Corbellini, sia definitivamente pacifica. Questo per la partita negativa del personale. Vale a dire partita chiusa, quindi esclusa dal problema « risanamento del bilancio ». Invece non so se sia libro chiuso per l'altra parte, la parte positiva. Qui il libro è ancora aperto ed io ho fatto di ciò cenno l'anno scorso.

Di una possibile carenza ha parlato anche lo onorevole Tommasini, in particolare, carenza di personale qualificato. Per la posizione poi di tutti, vale quanto vale per gli statali in genere, forse con maggiore evidenza. La difficile situazione dei ferrovieri va esaminata e sarà opportuno che il Ministro, con un atto di coraggio, la esamini, cercando di avvicinare le organizzazioni.

Insieme col personale vi era l'altra questione delle tariffe. Quest'anno il relatore non ne parla. Parla di traffico presunto e di presunti introiti del traffico. Ma di questo, l'onorevole Corbellini ne parla, direi quasi, a titolo di giustificazione. Rimane fermo quello che io ho sempre affermato e dimostrato su questo argomento, vale a dire — e qui vorrei che fosse d'accordo il Ministro. Mi pare che cominci ad esserlo il relatore — che i prodotti del traffico devono crescere non in funzione del fattore prezzo, ma in funzione della quantità di persone e di cose che si muovono nel Paese. Tendere al pareggio? Ma certo. Questo è logico e naturale. Siamo perfettamente d'accordo tutti che il bilancio dell'azienda ferroviaria deve tendere al pareggio. Ma dove operarlo questo pareggio? Abbandonato lo *slogan* del personale, abbandonato lo *slogan* delle tariffe (ed era bene abbandonarli prima) quello che si deve fare lo suggerisce l'onorevole Corbellini:

— agire decisamente nei mezzi tecnici a disposizione e nei perfezionamenti tecnici di cui l'azienda è ancora largamente suscettibile. Questa è sua espressione ed io sottoscrivo in pieno;

— sviluppare un deciso programma di ammodernamento dei mezzi attualmente usati e della organizzazione tecnica dei trasporti su rotaia in stretta collaborazione coi trasporti su strada;

— completare quindi rapidamente la ricostruzione (ecco, onorevole Campilli, questo è necessario, se no non ci avvicineremo mai al pareggio del bilancio);

— realizzare nuovi investimenti tendenti a migliorare e unificare;

— e in primo luogo — queste sono parole dell'onorevole Corbellini — abbandonare quasi del tutto la costosa trazione a vapore e impie-

gare in sua sostituzione la trazione elettrica o quella a combustione interna;

— popolarizzare in tutti i modi (tariffe, *conforts* di ogni genere, ricevimenti e consegne), l'uso del treno soprattutto per i grandi movimenti di massa;

— richiamare alla rotaia tutto il traffico di sua competenza, che non è quello della strada, senza invadere il campo di questa e senza subire da essa invasioni.

Problema di coordinamento questo.

E ricordare che il nostro Paese non è affatto saturo di automezzi e che le rotaie possono ancora svilupparsi. Quindi programma ampio di rotaia e di strada, sviluppato senza vecchi legami, senza pregiudizi, come senza preferenze preconcepite, avendo di mira soltanto l'interesse collettivo.

Questo è il risultato del mio esame sul bilancio.

Una cosa molto brevemente ancora, ed ho finito. Coordinamento. È il terzo caposaldo della politica dei trasporti. Qui siamo tutti d'accordo, onorevole Campilli, noi, i Ministri che si sono succeduti, il relatore, tutti. È una necessità riconosciuta. E allora perchè, non concretizziamo qualcosa, perchè per lo meno non tentiamo di concretizzare qualcosa? È troppo importante e urgente la questione.

Lasciamo da parte tutta la polemica che vi è stata. Spogliamoci di tutti i preconcetti ed esaminiamo il problema con serenità. Mi pare che abbiamo perduto già troppo tempo, tuttavia siamo sempre in tempo per fare qualche cosa. Se però perdiamo ancora tempo ci potremo trovare di fronte a situazioni realmente pericolose per l'economia del Paese. Onorevole Ministro, mi appello a lei perchè prenda in mano questo problema. Abbiamo un disegno di legge, lo ha citato anche, mi pare, l'onorevole Menghi, un disegno di legge dinanzi al Senato.

CORBELLINI, *relatore*. È citato qui nella relazione!

FERRARI. Sì, l'ha citato anche l'onorevole Corbellini, ma è lì fermo. Vi sono delle ragioni? È un disegno di legge dell'onorevole Corbellini, perchè fu presentato prima ancora dell'andata al Ministero dell'onorevole D'Aragona. È un

anno e mezzo che c'è questo disegno di legge e nessuno ne parla. Tutti lo abbiamo ricordato e tutti ci siamo trovati d'accordo, l'onorevole Ministro, l'opposizione e con l'opposizione anche la maggioranza. Eppure il disegno di legge resta fermo. Avrà certamente degli errori, dei difetti. Io ne potrei citare parecchi, ma affrontiamo il problema e poi, strada facendo, gli errori si correggeranno. Tenga presente, onorevole Campilli, che non si tratta soltanto di traffico, ma anche di industria.

E arrivo alla conclusione. L'onorevole Corbellini ha steso un'ampia relazione, dotta relazione. Onorevole Corbellini, io debbo affermarlo con tutta sincerità e con tutto il rispetto nei suoi confronti: la sua relazione, ricca di specchi, si presta molto bene allo studio (nel resto l'onorevole Corbellini è uno studioso, è anzi docente di questa materia), ma, come si presta allo studio, si presta anche facilmente alle obiezioni. Del resto è sempre così in tutte le cose, onorevole Corbellini, soprattutto nelle cose che si fanno con molto amore, come lei ha fatto questa relazione. Io l'ho studiata molto, l'ho ponderata questa relazione, come del resto è mio costume di studiare tutti i bilanci e i disegni di legge che vengono sottoposti alla nostra Commissione. Questa relazione ha due talloni d'Achille, talloni facili a scorgersi. Abbiamo il bilancio diviso in due parti: ispettorato e azienda ferroviaria. Prima parte: ispettorato. La legge sull'ammodernamento e potenziamento sana tutto. E bastano cinque anni. Ne sono rimasti persuasi l'onorevole Menghi e l'onorevole Salomone. Io l'ho già chiamata la legge bacchetta magica. La maggioranza della Commissione, e del Senato, ha creduto in questa magia della bacchetta. La mia opinione contraria, onorevole Ministro, si riafferma oggi attraverso il bilancio.

Seconda parte: Azienda ferroviaria. L'Azienda ferrovia (chi ha letto bene la relazione dell'onorevole Corbellini può seguirmi, soprattutto possono seguirmi i colleghi della Commissione) l'Azienda ferroviaria viene toccata da quella bacchetta magica — è una forza, onorevole Corbellini, che le invidia — e dopo cinque anni — beato lei, onorevole Campilli, che forse arriverà a presentare un bilancio in queste condizioni — si arriva non solo al pareggio, ma ad un utile (tabella 28), ed il

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

Tesoro incomincerà ad introitare. Veramente non ho mai visto tanto entusiasmo per le pianificazioni come incomincio a vederlo adesso, e non nei nostri settori ma nei settori avversari. Oggi tutte le leggi vengono avanti a base di pianificazioni.

Ora potrei dire, con riferimento cinematografico, « miracolo... in piazza della Croce Rossa ». Io chiamo questa tabella, che porta al pareggio e poi a un introito utile a cominciare dal sesto anno (nei cinque anni c'è un introito ma ci sono quei dieci miliardi che dovrebbe fornire il Tesoro fuori del bilancio) la tabella della fiducia.

Bacchetta magica e fiducia nella magia della stessa. Purtroppo io non ho la fiducia che ha l'onorevole Corbellini. Non so se l'ha il Ministro. In questo momento proprio non ho questa fiducia. Non l'avevo nella bacchetta magica e non l'ho nella tabella.

Signor Presidente, ho finito. Ho detto forse delle cose noiose (quando si tratta di questo bilancio bisogna ragionare sui numeri). Le ho certamente dette molto male, ma posso assicurare che ho studiato con diligenza ed ho avuto buona ed onesta intenzione di discutere sia il bilancio nel suo complesso, sia il bilancio nei suoi principali dettagli. Quello dei trasporti è un settore che vorrei che appassionasse di più l'Assemblea. Purtroppo, quando si parla di queste cose, siamo sempre in pochi e se non ci fosse stata la cortesia dei colleghi del mio settore, per un riguardo particolare verso di me, e li ringrazio, saremmo anche in meno. Io ho cercato di argomentare non su delle premesse astratte ma su dei numeri, facendoli parlare.

Ho cercato di prendere i vari capitoli e rilevare da essi quello che mi permetteva di fare poi la sintesi del bilancio con i vari apprezzamenti. La critica che ho fatto, sviluppando questa esposizione, mi pare dimostri la nostra posizione di non approvazione del bilancio.

Ringrazio lei signor Presidente e i colleghi per aver avuto pazienza. Chiuderò con un periodo del ministro D'Aragona e poi con un periodo della relazione del senatore Corbellini. Mi sembrano il riassunto dell'esame da me fatto.

L'onorevole D'Aragona diceva, nel luglio dell'anno scorso: « Non è, non può essere esclusivamente un'impresa industriale, questa dei trasporti; essa deve svolgere e concretamente svolge un'insopprimibile funzione sociale ».

Il periodo conclusivo della relazione, seriamente poderosa, del senatore Corbellini, dice: « Porre in evidenza la complessità e l'importanza politico-economico-sociale che assume il settore dei trasporti — due anni fa non era ancora di questo parere, passando da Ministro a relatore si muta — nel campo dell'attività produttiva del Paese ».

Ecco, in questi due periodi sta proprio il bilancio dell'Azienda e del Ministero. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta di domani.

Annunzio di mozione.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza una mozione. Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

CERMENATI, *Segretario*:

Il Senato, ritenendo che l'adesione del Governo allo stabilirsi in Italia, particolarmente a Napoli, del Comando navale americano, è atto di guerra contro l'eventuale nemico degli Stati Uniti, e ciò in violazione del diritto delle Assemblee legislative italiane a dare o meno la loro adesione ad una guerra promossa in coerenza del Patto atlantico;

che la cessione di Livorno e di altre località italiane alle forze militari americane perchè vi stabiliscano depositi di armi e ne facciano una stazione di smistamento per il servizio dei loro aggruppamenti militari posti nell'Europa centrale, rende definitivamente l'Italia responsabile della politica di dominazione imperialistica americana;

decide di negare la propria adesione alla politica di asservimento agli Stati Uniti condotta dal Governo italiano (53).

LABRIOLA, ADINOLFI, PALERMO, JANNELLI, REALE Eugenio, PICCHIOTTI, GERVAZI, GRISOLIA, DELLA SETA, SINFORIANI, SAPORI.

PRESIDENTE. A norma del Regolamento, il Senato, uditi il Governo ed il proponente e non più di due senatori, dovrà stabilire il giorno in cui la mozione debba essere discussa.

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

PALERMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO. A nome anche degli altri proponenti, faccio presente di avere concordato con il Governo che la data per la discussione di questa mozione sia fissata nella seduta di domani.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, resta allora stabilito che nella seduta di domani sarà fissata la data in cui la mozione dovrà essere discussa.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza un'interpellanza. Invito il senatore segretario a darne, in mia vece, lettura.

CERMENATI, *Segretario* :

Interpelliamo il Ministro degli affari esteri, per conoscere il testo dell'Accordo firmato da lui e dal Ministro della difesa, per l'Italia, e per gli Stati Uniti d'America, dall'ambasciatore a Roma, circa la concessione a questi ultimi di una parte del porto di Livorno quale centro di deposito e di smistamento di materiale bellico. Per conoscere se tale Accordo, non certamente indicato a tranquillizzare il popolo italiano dalla minaccia di una guerra, sia compatibile con gli articoli del Patto atlantico che ci sono noti e dell'articolo 11 della Costituzione della Repubblica per il quale ogni limitazione alla nostra sovranità nazionale richiede parità di condizioni per gli Stati che ne beneficiano. Per conoscere, infine, se avvenimenti di simile importanza politica non debbano essere tempestivamente portati a conoscenza del Parlamento sia pure attraverso le Commissioni competenti (338).

PICCHIOTTI, LUSSU, MANCINELLI,
GRISOLIA, LANZETTA, CASADEI,
CORTESE, MANCINI.

PRESIDENTE. Il Senato, uditi il Governo e gli interpellanti e senza discussione, dovrà determinare la data in cui questa interpellanza debba essere svolta.

Senatore Lussu, ella acconsente a che tale determinazione abbia luogo nella seduta di domani?

LUSSU. Sì.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *Segretario* :

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se egli ritenga giustificare i motivi che hanno determinato il Commissario dell'Ente nazionale assistenziale lavoratori ad esonerare dai suoi compiti il signor Mario Garbellato, presidente dell'E.N.A.L. di Padova (1767).

MERLIN Angelina.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se e come intenda impedire l'inumana e anticostituzionale serrata della F.O.E. di Donada (delta del Po) che provoca l'aumento della già grave disoccupazione dei lavoratori di quel generoso paese e mette alla fame oltre un centinaio di famiglie (1769).

MERLIN Angelina.

Al Ministro dei lavori pubblici e dei trasporti, per sapere: a) se non ritengano censurabile che sia stata data autorizzazione alla Società costruzioni industriali civili (S.C.I.C.) appaltatrice dei lavori di costruzione del ponte coperto sul Ticino a Pavia, per l'impianto di una dragaline sul Ticino, nel tratto che attraversa la città, ostacolando gravemente la navigazione con notevole pericolo per i natanti e per le persone, e ciò malgrado le subite e sagge opposizioni di enti e privati; b) se non ritengano maggiormente censurabile e come giustifichino la permanenza del detto impianto di dragaline dopo i molti casi verificatisi, in cui la vita di parecchie persone fu salvata con difficoltà mercè la tempestiva opera di salvataggio; c) se, particolarmente dopo il caso verificatosi il 10 giugno corrente e dopo quello del 12 corrente, nel quale trovava la morte l'undicenne Roberto Bellotti di Pavia, non ravvisino urgente disporre gli opportuni provvedimenti anche per l'accertamento delle

responsabilità, vivamente atteso dalla indignata popolazione pavese; d) se non siano dell'avviso che occorre una buona volta rimuovere dall'alveo del Ticino i massi caduti dal ponte ferroviario di Pavia sulla linea Milano-Genova in seguito a bombardamenti aerei, i quali massi ostacolando la navigazione e provocando urti e ribaltamenti dei natanti hanno già causato vittime e messo in serio pericolo la vita di parecchie persone (1770). (*Urgente*).

SINFORIANI.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, per sapere quali provvedimenti d'urgenza intendono prendere per mettere l'I.N.A.M. in condizioni di poter pagare le degenze ospedaliere dei propri assistiti.

Chiedo in particolare come si intenda intervenire per gli ospedali della provincia di Forlì che vantano crediti per oltre cento milioni (50 solo l'ospedale del capoluogo) e che assolutamente non sono più in grado di far fronte (1753).

BRASCHI.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro, per conoscere le ragioni per le quali la legge n. 539 del 15 luglio 1950 riguardante l'equiparazione dei mutilati per servizio ai mutilati di guerra non trovi ancora la sua pratica applicazione nel campo dell'assistenza protetica ed ospitaliera e perchè un decreto-legge in argomento che, a quanto consta era già all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri non sia stato ancora approvato.

Per sapere se nelle more della legislazione non possa essere estesa subito l'assistenza dell'Opera nazionali invalidi di guerra ai mutilati ed invalidi per servizio (1754).

CARON.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere, con estrema urgenza, i motivi in base ai quali la legge sui censimenti divenuta ese-

cutiva il 2 aprile 1951, rimasta tuttora inoperante non essendosi provveduto alla nomina della Commissione di vigilanza disposta dall'articolo 7 della legge stessa.

A più riprese è stata prospettata la necessità di una rapida esecuzione dei censimenti. Di più la legge in parola fissa la data del 4 novembre 1951 per la esecuzione dei censimenti stessi: il ritardo frapposto e già pregiudizievole per la preparazione dei servizi. Il comportamento pertanto del Potere esecutivo assume obiettivamente la portata e l'aspetto di ostruzionismo di una legge della Repubblica, che deve essere invece integralmente rispettata ed eseguita (1755).

RUGGERI.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste: domando: 1) se gli risulta che, nell'applicazione della legge 21 ottobre 1950, n. 841, si pretenda di tener conto dei boschi nel calcolare, agli effetti dello scorporo, il reddito dominicale e la superficie dell'intera proprietà, benchè l'articolo 4 della legge stessa chiaramente escluda i boschi « sia dal calcolo del reddito dominicale che da quello della superficie » e benchè l'articolo 5 della legge stessa, nonchè l'articolo 7 della legge 18 maggio 1951, n. 333, esplicitamente ammettano solo in via eccezionale l'esproprio di taluni boschi; 2) come intenda provvedere perchè le norme sopra citate vengano esattamente osservate (1756).

BISORI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti ad indicare quando il Governo potrà rispondere all'interrogazione con carattere di urgenza presentata dal senatore Sinforiani.

CAMPILLI, *Ministro dei trasporti*. Prego il senatore Sinforiani di attendere una delle prossime sedute per l'indicazione della data in cui il Governo potrà dare risposta alla sua interrogazione.

PRESIDENTE. Senatore Sinforiani, è d'accordo?

SINFORIANI. Poichè l'urgenza di questa interrogazione è relativa, non ho nulla in contrario a che la data del suo svolgimento sia stabilita in una delle prossime sedute.

1948-51 - DCXLIV SEDUTA

DISCUSSIONI

27 GIUGNO 1951

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, così resta stabilito.

Domani seduta pubblica alle ore 16 con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1558).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 (1561).

2. Concessione di una pensione straordinaria alla signora Sofia Romanelli, vedova di Ivanoe Bonomi (1688).

3. Autorizzazione ai Ministri per l'agricoltura e per le foreste e per i lavori pubblici a delegare alla Regione sarda talune funzioni in materia di opere pubbliche e di opere di bonifica e di miglioramento fondiario (1447) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. Modificazione degli articoli 178, 269 e 270 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (1393) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

5. Arruolamento straordinario per i servizi di pubblica sicurezza (1467) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 2 che apporta emendamenti all'Accordo di pagamenti e di compensazione fra i Paesi europei per il 1949-50 del 7 settembre 1949, firmato a Parigi il 22 aprile 1950 (1479).

7. Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia e la Svizzera relativo al trattamento da concedersi alle navi svizzere nei porti italiani, effettuato a Roma il 20-24 marzo 1950 (1491).

8. Deputati ZACCAGNINI e RUMOR. — Direzione delle aziende speciali per l'esercizio di farmacie (266) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

9. MONALDI. — Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).

10. Disposizioni in materia di finanza locale (714).

11. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (943) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

12. Rapporti di impiego civile e di lavoro dei cittadini dichiarati irreperibili per eventi di guerra o connessi allo stato di guerra (914) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

13. LODATO. — Modifica dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, e dell'articolo 29 del regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3283, concernenti provvedimenti in materia di tasse di circolazione (1377).

14. BITOSSÌ ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare fruente dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1441-*Urgenza*).

15. BITOSSÌ ed altri. — Assegno di Natale ai colpiti da affezione tubercolare non soggetti all'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1442-*Urgenza*).

16. BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).

17. Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazione (406-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

18. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

19. Riordinamento del Casellario giudiziale (815).

20. Ratifica ed esecuzione del Trattato di pace fra la Repubblica italiana e la Repubblica di Haiti, concluso a Port-au-Prince l'11 dicembre 1948, nonché esecuzione dello scambio di Note effettuato tra i due Paesi l'11 settembre 1948 (1622).

21. LAMBERTI. — Provvidenze a favore della cinematografia popolare ed educativa e della cinematografia a formato ridotto di sedici millimetri (1020).

22. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativi alle modifiche apportate all'articolo 3 dell'Accordo italo-americano sui cimiteri di guerra (1673) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

23. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

24. PIERACCINI ed altri. — Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato, dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317).

25. Soppressione dell'Alto Commissariato dell'alimentazione e istituzione di una Direzione generale dell'alimentazione presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (908).

III. Seguìto della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Deputati FABRIANI ed altri. — Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 marzo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (1364) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende

sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

4. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

IV. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore SPANO, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. XXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articoli 595 del Codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47) (Doc. XLII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di promozione di riunione in luogo pubblico senza preavviso al Questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773), di oltraggio a pubblico ufficiale (articoli 81 e 341, prima e ultima parte, del Codice penale) e di istigazione a disobbedire alle leggi (articolo 415 del Codice penale) (Doc. LVI);

contro il senatore BOSI, per il reato di inosservanza dei provvedimenti dell'Autorità (articolo 650 del Codice penale) (Doc. LXII);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290, capoverso, del Codice penale) (Doc. XC);

contro il senatore GENCO, per il reato di uso, senza giustificato motivo, dei segnali d'allarme dei treni ferroviari (articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 22 maggio 1892, n. 354) (Doc. XCVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di percosse (articolo 581 del Codice penale) (Doc. XCVIII);

contro il senatore REALE Eugenio, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. C);

contro il senatore ALUNNI PIERUCCI, per il reato di vilipendio all'Ordine giudiziario ed alla Polizia (articolo 290, ultima parte, del Codice penale, modificato dalla legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CIV);

contro GIANNINI Riccardo, per il reato di vilipendio al Parlamento (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CVI);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXII);

contro il senatore ALLEGATO, per i reati di oltraggio a pubblico ufficiale e di istigazione a disobbedire alle leggi (articoli 341, primo e ultimo comma, e 415 del Codice penale) (Doc. CXVI);

contro il senatore BERLINGUER, per i reati di diffusione di notizie false e tendenziose, atte a turbare l'ordine pubblico, e di vilipendio alla Polizia (articoli 656 e 290, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317, del Codice penale) (Documento CXVII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CXX);

contro il senatore PONTREMOLI, per il reato di promozione di riunione in luogo pubblico

senza preavviso al Questore (articoli 18 e 113, primo capoverso, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXXI);

contro il senatore GAVA, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CXXV);

contro il senatore COLOMBI, per il reato di vilipendio al Governo, all'Ordine giudiziario e alle Forze di polizia (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Documento CXXVIII);

contro il senatore PERTINI, per il reato di vilipendio al Governo per mezzo della stampa (articolo 290 del Codice penale, modificato dall'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317) (Doc. CXXXIII);

contro il senatore BERLINGUER, per avere promosso e diretto una processione civile nelle pubbliche vie senza averne dato avviso al Questore (articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXL).

La seduta è tolta (ore 20,20).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti