

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## COMMISSIONE SPECIALE

per l'esame del disegno di legge relativo al  
Bilancio di previsione dello Stato  
per il periodo 1° luglio - 31 dicembre 1964

13<sup>a</sup> seduta: sabato 16 maggio 1964

Presidenza del Presidente BERTONE

### INDICE

#### DISEGNO DI LEGGE

« Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 » (502)

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tab. n. 8).

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 402, 411, 422
DE LUCA, <i>relatore</i> . . . . .	422
GAIANI . . . . .	402, 414, 416
GARLATO . . . . .	406, 420
MASSOBRIO . . . . .	408, 416, 417
PIERACCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	413 414, 416, 417, 420

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tab. n. 9).

PRESIDENTE . . . . .	436, 437, 438, 442, 443
DI PAOLANTONIO . . . . .	443
FERRARI Giacomo . . . . .	436, 437, 441, 442
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	437, 440, 441, 442, 443
MARTINEZ . . . . .	443

— Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tab. n. 10).

PRESIDENTE . . . . .	422, 432, 434, 435
GUANTI . . . . .	422, 426, 435

JANNUZZI . . . . .	Pag. 425, 426
MASSOBRIO . . . . .	426, 435
RUSSO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> . . . . .	427, 432, 435

La seduta è aperta alle ore 9,20.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Aimoni, Bertoli, Bertone, Brambilla, Cipolla, Conti, D'Andrea, D'Angelosante, De Luca Angelo, Garlato, Gigliotti, Jannuzzi, Maier, Mariotti, Mencaraglia, Parri, Perna, Pesenti, Roffi, Salari e Tupini.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Bonafini, Caleffi e Tolloy, sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Ferroni, Martinez e Bonacina.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento sono presenti i senatori Di Paolantonio, Ferrari Giacomo, Gaiani, Guanti, Martinez e Massobrio.

Sono presenti i Ministri dei lavori pubblici Pieraccini, dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino e delle poste e delle telecomunicazioni Russo.

D'ANGELOSANTE, *f.f. Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

**Seguito dell'esame del disegno di legge:  
« Bilancio di previsione dello Stato per il  
periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 » (502)**

**— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tab. n. 8).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 ».

Secondo il calendario dei lavori precedentemente fissato, la odierna seduta della Commissione sarà dedicata all'esame degli articoli del disegno di legge relativi agli stati di previsione della spesa dei Ministeri dei lavori pubblici, delle poste e delle telecomunicazioni e dei trasporti e dell'aviazione civile e delle Tabelle nn. 8, 10 e 9.

Iniziamo, pertanto, l'esame degli articoli del disegno di legge relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e della Tabella n. 8.

GAIANI. Il mio intervento sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici non ha la pretesa, tanto più che siamo in sede referente, di affrontare tutta la politica del Ministero, ma sarà dedicato soprattutto ad illustrare un ordine del giorno che ho presentato, insieme con altri colleghi concernente una materia di estremo interesse, attorno a cui ferve la battaglia politica: cioè la questione urbanistica.

D'altra parte il bilancio semestrale dei lavori pubblici non riflette che la tradizione politica di ordinaria amministrazione sin qui seguita, e non è ancora l'espressione del ruolo che il Ministero dei lavori pubblici può giocare nel quadro di una politica di programmazione nazionale dello sviluppo economico. Questo ruolo può venirci indicato dall'azione del Ministero nel campo della riforma urbanistica. Infatti la legge urbanistica è lontana dall'essere solo un problema settoriale ma rappresenta una vera riforma di struttura destinata ad incidere profondamente sullo sviluppo delle nostre città

e sull'assetto territoriale dello stesso piano di sviluppo economico in via di elaborazione. Il problema più urgente oggi non è tanto quello di esaminare il contenuto della legge urbanistica, anche se ciò è di estrema importanza, elaborata dal Comitato nominato dal ministro Pieraccini, che peraltro è più avanzato rispetto agli accordi intervenuti fra i partiti del Governo. Questo esame potrà essere fatto in seguito, il problema di oggi è quello di accelerare i tempi, di presentare subito al Parlamento il disegno di legge.

È un grosso problema politico. Il confronto tra le posizioni del Governo e le nostre sarà fatto nel dibattito che si svilupperà in Commissione ed in Aula alla Camera e al Senato; e in quella occasione non mancheremo di dare il nostro contributo e per sostenere senza pregiudizio gli aspetti positivi, e per proporre emendamenti, là dove ci sembra insoddisfacente e per collegare la questione urbanistica al più generale problema dell'indirizzo globale di politica economica, convinti come siamo che una seria lotta alla rendita parassitaria debba intrecciarsi con quella al profitto monopolistico e postuli, per avere efficacia ed ottenere successo uno spostamento di equilibrio politico e di orientamenti programmatici.

Sappiamo che la battaglia sarà aspra, anzi la battaglia è già ora molto aspra. L'onorevole Ministro ne ha avuto la prova nella gazzarra bene orchestrata che si è sollevata dalla platea del convegno dell'Eur che il Ministero dell'industria ha avuto il torto di patrocinare. Sembra di essere tornati alla campagna elettorale del 1963, quando contro il ministro Sullo, responsabile allora della nuova legge, si giunse alle offese personali ed alla diffamazione. E quando si accusò la riforma urbanistica, che mira a soddisfare la fame di case, di milioni di cittadini, di volere togliere la casa a tutti quei cittadini che l'hanno costruita con i propri risparmi. Il furore con cui le destre combattono questa legge non ci meraviglia, perchè la legge urbanistica è proprio destinata a colpire posizioni di rendita parassitaria, ad impedirne la riproduzione e la trasformazione in sovraprofitto monopolistico, e deve realizzare la preminenza dell'iniziativa economica pubblica.

Ce n'è abbastanza per scomodare i grandi giornali confindustriali che conducono senza scrupoli l'attuale campagna allarmistica. Alle accuse vecchie oggi si aggiunge quella più assurda secondo cui la crisi dell'edilizia viene attribuita alla nuova legge urbanistica che scoraggia i costruttori. A questa interessata presa di posizione voglio rispondere citando una frase dell'articolo scritto per l'«Avanti!» dal ministro Pieraccini, articolo il cui contenuto noi condividiamo in grandissima parte. Ecco la frase: «l'industria edilizia non ha, per parte sua, da temere perchè questa spirale del continuo rialzo del costo delle aree viene ad un certo punto arrestata. L'interesse dell'edilizia consiste proprio nel totale sganciamento dalla rendita fondiaria e nel fondarsi sul progresso tecnico, sul profitto industriale». Questa mi pare una risposta efficace e pertinente. D'altra parte non si capisce perchè se le aree vengono sottoposte ad un esproprio ad un prezzo più basso di quello di oggi, l'industria edilizia dovrebbe essere danneggiata: anzi, io penso che dovrebbe essere favorita, perchè coloro che devono costruirsi la casa acquisteranno più facilmente il terreno ad un prezzo basso che non a quello su cui grava la plus-valenza della rendita parassitaria.

Ma la situazione è assai complessa, perchè non si tratta soltanto di respingere le posizioni estreme della destra il che potrebbe essere relativamente facile, ma di vincere anche quelle resistenze che si manifestano all'interno stesso di certi settori dei partiti che compongono l'attuale maggioranza governativa e che obiettivamente favoriscono la manovra degli avversari della riforma urbanistica.

Il testo della nuova legge elaborato dalla Commissione di esperti nominata dal ministro Pieraccini, che pur muovendosi all'interno dell'accordo di Governo, rappresenta rispetto ad esso, e soprattutto rispetto alle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Moro un sensibile passo avanti, non ha soddisfatto e trovato concordi tutti i settori dei partiti del centro sinistra. Cosicché il progetto della nuova legge urbanistica si trova ora, anzichè all'approvazione del Con-

siglio dei ministri, come avrebbe dovuto trovarsi, all'esame delle segreterie dei quattro partiti. Per quanto sappiamo diversi esponenti del PSDI e della DC hanno sollevato molte obiezioni e si danno da fare per modificare il testo già preparato peggiorandolo, cioè facendo concessioni alle posizioni più arretrate delle destre. La Democrazia cristiana accentua la sua «cautela» sulla riforma urbanistica, che dovrebbe essere una delle più significative riforme di struttura previste nel programma concordato tra i quattro partiti, e particolarmente caratterizzante per il centro-sinistra. Siamo quindi di fronte ad una azione ritardatrice, di forze esterne ed interne al Governo, che non vogliono una vera riforma urbanistica — ed io direi che non vogliono nessuna vera riforma, in nessun campo — e perciò tentano di insabbiare il disegno di legge ora all'esame delle segreterie dei partiti.

Ogni ulteriore attesa gioca a sfavore della riforma urbanistica perciò bisogna rompere gli indugi e riguadagnare il tempo perduto, spezzando tutte le resistenze. Si è così aperta una nuova fase nella lunga battaglia per imporre una riforma di struttura nel settore urbanistico destinata a rompere definitivamente il cerchio soffocante della speculazione, la pratica del *caos* edilizio e ad eliminare le taglie del caro-casa.

Una battaglia che trova nel Paese vaste possibilità di alleanze per impedire ogni tentativo di insabbiamento affinché si porti subito in Parlamento il progetto di legge Pieraccini e ad esso, nella discussione, venga abbinato il progetto presentato alla Camera dai deputati comunisti.

Noi ci auguriamo che le forze più avanzate del centro-sinistra non cedano ai ricatti delle destre e si battano all'interno stesso del Governo perchè al più presto il disegno di legge venga presentato al Parlamento. Questo è lo scopo a cui mira l'ordine del giorno da noi presentato.

Ma il discorso non può finire qui. Dobbiamo denunciare non solo le manovre tendenti a dichiarare incostituzionali alcune parti decisive della legge n. 167, ma anche i ritardi frapposti alla sua applicazione. La più assurda accusa rivolta alla

legge n. 167 di fronte al Consiglio di Stato è certamente quella che l'indennità di esproprio per le aree ai prezzi del 1961-62 si riduca a misura « meramente simbolica ». Noi tutti sappiamo che razza di prezzo « simbolico » avessero le aree fabbricabili due o tre anni fa. Sappiamo che le aree (ho qui i dati, ma ve ne risparmio la citazione) avevano raggiunto valori altissimi, e naturalmente senza che gli speculatori che ora elevano alte grida avessero investito la più piccola somma, ma solo per merito della costruzione delle strade e dei servizi realizzati col denaro pubblico. Ho fatto questo riferimento anche per denunciare l'insabbiamento, da parte della maggioranza della 7ª Commissione di un nostro disegno di legge tendente a modificare la legge n. 167, riportando la valutazione dei terreni da espropriare ai valori del 1958, proprio per eliminare le plusvalenze accumulate negli anni successivi che con l'applicazione della 167 così come è ora, rimangono nelle tasche degli speculatori.

Comunque, nonostante i difetti che ha, se applicata, la legge n. 167, rappresenterebbe un notevole passo avanti. Ma purtroppo per la mancanza di finanziamenti essa è rimasta inoperante determinando gravi ritardi anche nell'esecuzione dei programmi della Gescal. È un momento questo in cui occorre fare il massimo sforzo per la ripresa dell'industria edilizia. Tutti sappiamo che occorrono milioni di vani per soddisfare l'aspirazione alla casa di milioni di lavoratori, perchè oggi ciò che manca non sono le case di lusso o di semilusso, come le chiama l'onorevole Pieraccini, ma le case per lavoratori ad un prezzo equo, ad un affitto sopportabile in rapporto all'attuale livello delle retribuzioni dei lavoratori. Case da 50 o 60 mila lire al mese ce ne sono dappertutto; per queste case però il mercato è limitato. Occorre quindi aprire un nuovo mercato più ampio, quello per le grandi masse dei lavoratori italiani.

Senonchè oggi l'edilizia popolare rappresenta meno del 10 per cento rispetto a quella privata, mentre in Francia arriva al 30 per cento ed in altri Paesi al 28-29 per cento. I comuni non sono in grado di mettere a disposizione le aree per l'attuazione del pia-

no della Gescal, legato alla 167, perchè non hanno i mezzi finanziari per attuare i piani di esproprio, i piani di reperimento delle aree destinate all'edilizia popolare. E poichè il piano della Gescal è legato alla 167, come voi sapete, praticamente abbiamo attualmente 500 miliardi che restano inutilizzati proprio quando siamo di fronte ad una crisi dell'industria edilizia. I finanziamenti previsti dalla legge n. 1460 sono addirittura irriversi, non possono incidere in modo sufficiente per far riprendere l'attività edilizia. Perciò occorre un decisivo nuovo intervento pubblico per rianimare l'industria edilizia e per dare la casa a milioni di famiglie italiane che vivono ora in alloggi non corrispondenti al livello di civiltà raggiunto dal popolo italiano. Naturalmente tale intervento dovrà essere inserito nel programma generale di sviluppo economico del nostro Paese.

Per quanto riguarda il finanziamento della legge n. 167 abbiamo preso atto della presentazione alla Camera del disegno di legge numero 1311 proposto dal ministro Pieraccini e che porta per titolo: « Autorizzazione ai comuni e loro consorzi a contrarre mutui per l'acquisizione delle aree ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167 ». Non so se tale provvedimento per la sua portata potrà risolvere il problema. Certo occorrerà accelerare tutte le pratiche burocratiche affinché i comuni possano rapidamente accedere a questi mutui, altrimenti lo stesso scopo di questa legge verrà frustrato.

A questo punto avrei finito l'illustrazione del mio ordine del giorno, ma siccome vedo che non ho portato via molto tempo vorrei fare qualche altra considerazione su un altro argomento, quello della sistemazione del Po. Qualcuno anche tra i miei amici e compagni crede che la questione della sistemazione del Po sia puramente locale, che riguardi il Polesine. Io invece penso che il problema del Po sia un problema riguardante tutta la Valle Padana ed addirittura un problema nazionale. Una decina di giorni fa l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha inviato a Rovigo il Presidente della terza Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ingegner Rinaldi e l'ingegner Piccoli, Presidente del Magistrato per il Po.

Questi due alti funzionari hanno preso contatto con le autorità locali per esporre quale era la situazione del Polesine in riferimento al bradisismo che aveva determinato un grave abbassamento dei terreni e per informare sullo stato attuale degli studi e dei progetti per la sistemazione del Po. Prima di tutto desidero esprimere un apprezzamento del tutto positivo per questa iniziativa del ministro Pieraccini, che ha consentito un contatto tra alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici e le autorità locali, con le quali si è sviluppato un dibattito secondo me molto utile e molto proficuo; spero anzi che questo metodo verrà proseguito in futuro. In questa riunione, oltre a sentire cose già note, cioè che l'abbassamento dei terreni determinato dall'estrazione delle acque metanifere, abbiamo saputo una cosa molto grave, e cioè che nel mese di novembre 1963 di fronte ad una modesta piena del Po che aveva raggiunto circa 7.000 metri cubi d'acqua al secondo tutte le arginature sono state messe a durissima prova ed il Polesine ha corso il rischio di essere sommerso totalmente come nel 1951. Lo abbiamo appreso dalla lettura di una lettera scritta dall'ingegnere capo del Genio civile di Rovigo al Ministero dei lavori pubblici. Credo che l'ingegner Rinaldi abbia fatto bene a fare questo, a dire cioè la verità, perchè soltanto di fronte alle verità si sviluppa poi tutta quell'azione, tutto quell'interessamento e da parte delle autorità locali e da parte del Governo che consente di fronteggiare le più difficili situazioni.

Quindi il Polesine ha corso il rischio di essere sommerso soltanto di fronte ad una piena di 7.000 metri cubi d'acqua al secondo in un momento in cui il mare era calmo e riceveva le acque di piena del Po. Considerate che la piena del 1951 ebbe una portata di 12.000 metri cubi d'acqua al secondo, ma molte piene ordinarie raggiungono gli 8.000-8.500 metri cubi e ciò avviene qualche volta in concomitanza con mareggiate che impediscono un regolare deflusso delle acque di piena al mare. Se nel novembre dello scorso anno si fosse verificata questa concomitanza tra la piena del Po sia pure modesta e le mareggiate dell'Adriatico non

sappiamo se le arginature del Po avrebbero resistito.

Di fronte a questa situazione ed alle preoccupazioni che questa situazione crea, l'ingegner Rinaldi ci ha dato notizia di un piano che è stato studiato dal Magistrato per il Po in seguito alle decisioni della Commissione di tecnici stranieri ed italiani che venne nominata a suo tempo dal ministro Zaccagnini. Questo piano comporterebbe una spesa di 238 miliardi in dieci anni. Mi consenta di dirle onorevole Ministro che questo è un piano ancora estremamente generico, che prevede lavori sui quali i tecnici italiani non concordano affatto, come ad esempio quello di aprire un diversivo da Pontelagoscuro al mare che costerebbe 70 miliardi. Prevede l'accorciamento ed il raddrizzamento del Po' di Goro ed una serie di lavori che dovranno essere prima sperimentati sul modello costruito dall'Università di Padova. Ora queste esperienze sono appena cominciate, è quindi necessario affrettare i tempi: non dobbiamo perdere altro tempo prezioso. Sono 10-12 anni che si studia senza aver raggiunto un risultato concreto.

Onorevole Presidente, ho preso la parola soprattutto per rivolgere una critica al piano che è stato presentato; non una critica di carattere tecnico, ma una critica di impostazione. In definitiva il piano che ci è stato presentato (a parte il fatto che è ancora generico e non si sa quando e come possa essere attuato) secondo me non corrisponde a criteri moderni; si tratta cioè di un piano di difesa idraulica, di difesa dei territori della Valle Padana da eventuali alluvioni del Po. Ora credo che dobbiamo preoccuparci sì della difesa, che è un fatto preminente ed urgente, ma io credo che dobbiamo preoccuparci anche della utilizzazione delle acque ai fini dello sviluppo economico. A questo riguardo le segnalo, onorevole Pieraccini — lei forse l'avrà già visto — che esiste un cosiddetto piano SIMPO che si ispira al criterio della difesa e della utilizzazione delle acque del Po ai fini dello sviluppo economico, cioè ai fini dell'irrigazione, della navigazione interna e della produzione di energia elettrica. Le dirò che questo piano della SIMPO prevede la costruzione

di cinque salti idroelettrici, la costruzione di un diversivo verso le foci, l'utilizzazione delle acque per l'irrigazione di un milione di ettari di terra e contemporaneamente prevede l'uso delle acque ai fini della navigazione interna. Ora l'ingegner Rinaldi ha risposto che il piano della SIMPO venne in un primo tempo respinto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per due ragioni: la prima perchè gli argini non potrebbero sopportare la spinta dell'acqua a monte dei bacini; la seconda perchè il fiume diventando perenne premerebbe continuamente sulle arginature.

Se noi regoliamo il fiume e facciamo 5 bacini, evidentemente le acque rimarranno ad un livello costante. Il livello costante previsto dal piano S.I.M.P.O. è l'attuale livello di guardia. Se vogliamo utilizzare le acque del Po ai fini della produzione di energia elettrica e se vogliamo regolare il deflusso delle acque ai fini della navigazione interna e dell'irrigazione, evidentemente dobbiamo fare i bacini; e, se facciamo i bacini, gli argini dovranno avere una resistenza adeguata a un livello costante del Po corrispondente all'attuale linea di guardia.

Le rivolgo pertanto la preghiera, onorevole Ministro, di riprendere in considerazione questo problema. Di farlo nuovamente esaminare. Intendiamoci: non è che io voglia sposare tecnicamente il piano SIMPO; sostengo soltanto che è necessario attuare un piano che nel tempo stesso dia garanzia di sicurezza e consenta lo sviluppo economico.

Vorrei aggiungere infine che attualmente vi sono dei rischi per cui bisognerà vedere di integrare i finanziamenti della legge n. 11 del 1962 che sono assolutamente insufficienti. Pensi, onorevole Ministro, che per tutto il corso del Po sono destinati 16 miliardi in 5 anni, il che vuol dire che il Magistrato del Po è assolutamente privo di mezzi finanziari anche per fronteggiare casi di estrema gravità che possono sopravvenire da un momento all'altro.

G A R L A T O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi limiterò a pochissime considerazioni strettamen-

te attinenti al bilancio dei Lavori pubblici senza divagare nel campo più vasto della politica generale, ed esporrò queste considerazioni con stile telegrafico dato il ristretto tempo a nostra disposizione.

Debbo dire con una certa amarezza — mi si consenta l'espressione — che si tratta di considerazioni tutt'altro che nuove e originali, considerazioni che andiamo facendo ormai da parecchi anni con intendimenti di leale critica costruttiva, a che non trovano ancora motivo di essere accantonate, dato il permanere di quegli inconvenienti, di quelle carenze, di quelle contraddizioni che ne costituiscono il movente.

E, cominciando dal personale, è doveroso denunciare l'aggravarsi della carenza, specialmente nel settore dei tecnici. Non starò a ribadire le cause a tutti note, di questa carenza, ma è necessario sottolineare la gravità delle conseguenze che ne derivano e che si va inevitabilmente accentuando se non si ricorre tempestivamente ai ripari.

La tragica esperienza del disastro del Vajont è una conferma: la cosiddetta discrasia denunciata dalla Commissione d'inchiesta presieduta dal dottor Bozzi come una delle cause del disastro si riferisce, tra l'altro, alla carenza di personale tecnico. Ci sono funzionari sovraccarichi di mansioni, con incarichi talvolta inadatti alle loro capacità: basterebbe pensare ai molti geometri che assolvono a compiti propri degli ingegneri.

Occorre, onorevole Ministro, adottare qualche provvedimento urgente ed eccezionale, che valga almeno ad attenuare il grave fenomeno, in attesa che la riforma dell'Amministrazione risolva il problema in modo radicale e definitivo.

Danni bellici. Il bilancio prevede stanziamenti in misura uguale a quella del precedente esercizio finanziario, senza alcun aumento di spesa. L'importo complessivo di lire 14.380.500.000 a pagamento non differito per la riparazione o ricostruzione delle opere pubbliche, e di lire 1.200 milioni per annualità destinate ai privati, rappresenta indubbiamente un apporto finanziario considerevole. Mi pare però che si debba insistere sull'opportunità di predisporre un piano

pluriennale, basato sull'ormai nota e assodata entità complessiva dei danni bellici subiti dallo Stato e dai privati, l'attuazione del quale consenta di chiudere una volta per sempre questa dolorosa pagina della storia del nostro Paese.

Sarebbe tra l'altro un provvedimento di alto valore morale e psicologico per tutti quei danneggiati che ancora attendono, senza poter misurare la durata dell'attesa, che lo Stato compia, anche in questo settore, il proprio dovere.

Pubbliche calamità. È stata ripetutamente espressa la necessità di aggiornare le leggi in base alle quali il Ministero dei lavori pubblici interviene nei casi di pubbliche calamità. Gli interventi sono quasi sempre insufficienti e intempestivi: insufficienti, vuoi per l'esiguità degli stanziamenti, vuoi per i vincoli imposti in materia di pronto soccorso dalla legislazione vigente, la quale non consente l'esecuzione di opere, anche se urgentissime, che non siano comprese fra quelle espressamente menzionate nel decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010; intempestivi, in quanto per l'esecuzione delle opere più vistose necessarie alla riparazione dei danni occorrono allo stato attuale provvedimenti legislativi speciali, la cui promulgazione richiede sempre una quantità di tempo notevole e trova il più delle volte una remora nella difficoltà di reperimento dei fondi necessari. Si prolunga così, da un lato, il disagio delle popolazioni colpite, e, dall'altro, si aggravano i danni non prontamente riparati, aumentando in definitiva il costo dei lavori di riparazione.

Occorre dunque assolutamente aggiornare la legislazione, aumentando le facoltà di intervento rispetto a quanto previsto dall'articolo 1 del decreto-legislativo 12 aprile 1948, n. 1010.

Occorre inoltre istituire un cospicuo fondo di riserva, da inserirsi in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — o se si preferisce in quello del tesoro — che consenta di garantire, entro un limite ragionevole, l'immediata disponibilità dei fondi necessari. In altri termini, bisogna assicurare al Ministro dei lavori pubblici la possibilità di intervenire tempestivamente e nella misura necessaria in qua-

lunque momento si verifichi un evento disastroso, qualunque ne sia l'entità.

Viabilità. Non intendo trattenermi diffusamente su questo argomento essendo quello della viabilità un settore nel quale l'intervento statale è stato veramente massiccio, in virtù degli stanziamenti derivanti da numerose leggi speciali, la cui attuazione si svolge con ritmo regolare. Mi limito ad osservare che occorre fare ancora un notevole sforzo nel campo della viabilità minore, ricordando che giacciono presso il Ministero domande di contributi avanzate dagli enti locali per opere stradali, per un importo di lavori che si avvicina ai 250 miliardi.

Vorrei auspicare anche un acceleramento nella provincializzazione delle strade comunali, onde sollevare le finanze dei Comuni da insopportabili spese di manutenzione, o impedire che la mancata manutenzione renda inservibile la rete stradale.

Per quanto riguarda l'edilizia popolare, mi limiterò a sottolineare l'importanza e la gravità del problema della casa, problema che deve essere sempre all'ordine del giorno della Nazione, finché non si sarà raggiunta la meta di dare ad ogni famiglia un'abitazione sufficiente e decorosa, e possibilmente la casa in proprietà. Vorrei pregare l'onorevole Ministro di darci qualche notizia in ordine all'applicazione della legge 14 febbraio 1963, n. 60, relativa alla liquidazione del patrimonio edilizio della gestione I.N.A.-Casa e soprattutto al programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori. Si tratta di un settore di preminente competenza del Ministero del lavoro, ma spero che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici possa darci qualche chiarimento in proposito.

Il problema della casa è strettamente connesso col più grave ed ampio problema dell'urbanistica, ma non è certo il caso di soffermarci qui su tale argomento, tanto importante e tanto discusso, sul quale avremo occasione di intrattenerci — probabilmente a lungo — quando sarà sottoposto al nostro esame il disegno di legge relativo, ed anche nel prossimo autunno, quando esamineremo il bilancio per l'anno 1965.

Per economia di tempo tralascio di dire il molto che potrebbe essere detto nei due settori dell'edilizia scolastica e delle opere igieniche, limitandomi a sottolineare la necessità e l'urgenza di varare una buona volta un piano organico per risolvere gradualmente, progressivamente, ma radicalmente, sia il problema delle aule scolastiche, sia quello degli ospedali, sia quello degli acquedotti.

Speriamo veramente che il piano di programmazione che il Governo si propone di presentare entro il prossimo mese di giugno dia soddisfazione alle esigenze di cui sopra.

Un'ultima considerazione — ed ho finito — sulle spese per opere a pagamento differito: sono quelle contemplate nel bilancio, nei capitoli dal 236 al 274. La somma degli stanziamenti previsti da tali capitoli raggiunge il ragguardevole importo di lire 143 miliardi 260.216.046 per i dodici mesi, e perciò di lire 71.630.108.023 per il semestre 1° luglio-31 dicembre 1964. Però, onorevoli colleghi, di tali importi solamente 11.939 milioni — rispettivamente 5.969 milioni — riguardano contributi effettivi per opere nuove; laddove 131.320 milioni — rispettivamente 65.660 milioni — sono somme costituite da annualità inerenti agli esercizi precedenti. Ora si insiste, nei nostri bilanci, nel confondere questi oneri protratti con le spese stanziare per l'effettiva esecuzione di opere nuove mentre devono considerarsi quali debiti consolidati dello Stato, e far carico quindi al bilancio del Tesoro. Questo sistema falsa profondamente la fisionomia del nostro bilancio, il quale, fra l'altro, include queste somme fra le spese di investimento laddove sono debiti per opere già eseguite.

Un'espressione efficace di questo fenomeno di alterazione della fisionomia del bilancio può essere offerta dai due rapporti seguenti: l'entità degli oneri protratti rappresenta ben il 30 per cento dell'ammontare complessivo del bilancio, il quale, pertanto, dovrebbe considerarsi ridotto da lire 429.968 milioni a lire 298.648 milioni — rispettivamente da 207.594 milioni a 141.934 milioni.

La stessa entità degli oneri protratti rappresenta ben il 35,5 per cento dell'ammontare delle spese di investimento denunciate dal bilancio, il quale dovrebbe ridursi da

lire 369.991 milioni a lire 238.671 milioni rispettivamente da lire 176.990 milioni a lire 111.330 milioni.

Questi elementi ho desiderato mettere in evidenza per una visione più esatta della effettiva consistenza di questo bilancio.

Concludo con un'ultima raccomandazione all'onorevole Ministro: è necessario unificare per settore i testi legislativi che regolano l'attività del Ministero dei lavori pubblici aggiornando le disposizioni più vetuste o comunque superate, onde eliminare le conseguenze negative in ordine alla tempestività, alla regolarità, alla efficienza dell'azione amministrativa causate dalla frammentarietà, dalla molteplicità, dal frequente scordinamento degli strumenti legislativi attualmente a disposizione.

**M A S S O B R I O .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi limiterò a fare alcune considerazioni sugli ordini del giorno da me presentati unitamente al collega Chiariello.

Secondo valutazioni fondate sia su statistiche ufficiali, sia su particolari indagini eseguite dai costruttori in alcune delle maggiori nostre città riguardanti l'andamento della edilizia residenziale, sembra probabile che nel corso del '64 saranno messi in cantiere edifici residenziali aventi una consistenza in volume ed in vani inferiore dal 30 al 40 per cento a quelle degli analoghi edifici ultimati nel 1963: se il credito continuerà a difettare e se non saranno sollecitamente rimossi gli attuali fattori di grave incertezza che scoraggiano le nuove iniziative edilizie private, nel 1965 potrebbe verificarsi una rovinosa recessione dell'edilizia, che colpirebbe gravemente tutta l'economia nazionale.

Sulla base dell'andamento dell'attività costruttiva in corso, sembra probabile che il settore dell'edilizia privata assorbirà durante l'anno un numero di operai edili che sarà inferiore da 130 a 170 mila unità a quello mantenuto al lavoro nel periodo 1962-63. La ridotta attività costruttiva si sta facendo sentire anche sulle industrie sussidiarie dell'edilizia, gran parte delle quali operano esclusivamente nell'ambito dell'attività loro consentita dal mercato interno.

Nel quadro dell'azione anticongiunturale che il Governo dovrà necessariamente svolgere per evitare che la situazione economica peggiori, non può essere trascurata la necessità di riassorbire al più presto i lavoratori edili disoccupati e di evitare che la crisi dell'edilizia privata si ripercuota senza alcuna attenuazione sulle industrie sussidiarie.

Poichè è da escludere che la manodopera edile già disponibile e quella che resterà senza lavoro possa essere assorbita in questo momento ed anche nei prossimi mesi da altri settori industriali, occorre fare quanto è necessario per imprimere nei prossimi mesi ai lavori pubblici ed alle costruzioni di pubblico interesse il maggiore sviluppo possibile, onde impiegare i lavoratori edili che si renderanno disponibili e mantenere ad un adeguato livello anche l'attività delle industrie sussidiarie di quella edilizia. Una tale politica non farebbe che correggere gli effetti, non certamente positivi, del graduale declino dei lavori pubblici e di pubblico interesse verificatosi in questi ultimi tempi e promuovere nuove attività che valgano a neutralizzare ed a compensare la recessione in atto nel settore dell'edilizia residenziale privata.

In momenti come questi, occorre restituire alle opere ed alle costruzioni pubbliche le loro riconosciute funzioni anticongiunturali, bandendo, se necessario, dalla politica governativa ogni proposito di realizzare a breve scadenza profonde riforme di struttura che, come quella che va sotto il nome di riforma della legislazione urbanistica, o come l'attuazione dell'ordinamento regionale, comporterebbero spese elevatissime e, per di più, finirebbero per accentuare pericolosamente la crisi che travaglia la nostra economia.

Mediante rigorose economie da attuare in tutti i capitoli del bilancio di previsione della spesa dello Stato nei quali sia possibile rinunciare o rinviare impegni non urgenti ed evitando di destinare l'incremento delle entrate al finanziamento di improduttive e sovvertitrici riforme di struttura, si potrebbero reperire i fondi necessari per avviare al più presto un programma di ope-

re pubbliche e di costruzioni di pubblico interesse, che adempia non solo funzioni anticongiunturali, ma promuova anche un maggiore progresso economico e sociale del Paese.

È ovvio che lo sviluppo delle opere pubbliche e delle costruzioni di pubblico interesse non richiede soltanto disponibilità di mezzi finanziari, ma anche il perfezionamento dei progetti esecutivi delle singole opere e costruzioni da eseguire. Si ritiene, però, che proprio nel campo delle opere pubbliche e delle costruzioni di pubblico interesse i progetti già pronti da tempo, che non sono stati posti in esecuzione o che hanno avuto parziale esecuzione per carenza di fondi, siano numerosi e di rilevante importanza economica e sociale. Sarebbe, quindi, opportuno che, in previsione della attuazione di una politica di emergenza nel campo delle opere pubbliche, si provvedesse subito a fare un inventario dei progetti esecutivi già pronti o quasi pronti, la cui esecuzione potrebbe essere finanziata ed avviata sollecitamente. Tale inventario è indispensabile per poter stabilire preliminarmente una scala di priorità in relazione alla utilità delle singole opere eseguibili ed ai vantaggi di carattere economico e sociale che ciascuna di esse può assicurare al Paese.

Non sembra dubbio che i primissimi posti di una tale scala di priorità saranno occupati dalle opere portuali, dall'edilizia scolastica ed ospedaliera e dalle opere stradali. In attesa che una tale politica giunga a maturazione e che si provveda al detto inventario ed alla conseguente graduazione degli interventi, sembra opportuno esprimere le seguenti considerazioni sull'importanza delle opere da eseguire nei predetti settori.

Scuole. Sono a tutti ben note le esigenze da soddisfare nel campo dell'edilizia scolastica ed il gravissimo ritardo col quale vi si sta provvedendo. Secondo stime ufficiali, per un adeguato sviluppo dell'istruzione non universitaria occorrerebbe costruire di qui al 1973 per le scuole di primo, secondo e terzo grado, 172.500 aule, per una spesa complessiva di circa 2.000 miliardi. Nel campo dell'istruzione universitaria le costruzioni occorrenti fino al 1973 impegnerebbero cir-

ca 700 miliardi. Pertanto, nel complesso, i programmi di edilizia scolastica prevedono una spesa di 2.700 miliardi, con una media annua di 270 miliardi.

È inutile dire che l'attuazione dei programmi di sviluppo dell'edilizia scolastica per le scuole non universitarie, il cui onere fa carico agli enti locali, incontra grandi difficoltà sia a causa delle procedure da seguire per giungere alla fase della costruzione, che talvolta richiedono parecchi anni per essere contemplate, sia a causa della mancanza di mezzi finanziari lamentata da molti Comuni minori. Ciò spiega perchè negli esercizi che vanno dal 1957-58 al 1961-62 siano state realizzate costruzioni per un importo medio annuo di soli 25 miliardi e quanto sia difficile, continuando di questo passo, sviluppare le costruzioni per le scuole non universitarie al ritmo di 200 miliardi l'anno.

La Commissione nazionale per la programmazione economica ha osservato che, ove le cose restino al punto in cui si trovano, il programma di costruzioni si svolgerà in modo tale da accrescere notevolmente il divario già esistente tra i Comuni ricchi e quelli poveri in materia di dotazione di aule e, in ogni caso, sarà attuato soltanto in piccola parte e con tempi di attuazione di gran lunga superiori a quelli tecnici. Perciò la Commissione nazionale per la programmazione economica ha ritenuto opportuno prospettare la costituzione di un organismo straordinario che, agendo di concerto con il Ministero della pubblica istruzione, garantisca l'esecuzione del programma per quanto riguarda sia i tempi di esecuzione delle costruzioni, sia la copertura del fabbisogno finanziario col concorso dello Stato, degli enti locali e degli enti mutuanti.

Circa lo sviluppo da dare all'edilizia scolastica, presenta particolare interesse il parere espresso nel gennaio 1964 dal C.N.E.L. sulla relazione presentata dalla Commissione d'indagine sullo stato e sullo sviluppo della pubblica istruzione in Italia, nominata ai sensi dell'articolo 55 della legge 24 luglio 1962, n. 1073.

Secondo il Comitato referente del C.N.E.L. le esigenze locali più impellenti richiedono

in larga misura opportuni interventi a breve termine, che andranno integrati non appena si provvederà ad un più ampio accertamento delle esigenze da soddisfare, indispensabile per una visione unitaria del programma da attuare a livello nazionale. Comunque sembra necessario al C.N.E.L. che ai fini della sollecita attuazione del programma di edilizia scolastica, il relativo finanziamento sia assunto a totale e diretto carico dello Stato, evitando, però, di costituire enti statali per l'edilizia scolastica. I compiti costruttivi dovrebbero essere assunti dagli organi del Ministero dei lavori pubblici di intesa con quelli del Ministero della pubblica istruzione.

In relazione alle esigenze prospettate dalla Commissione nazionale per la programmazione economica ed ai suggerimenti dati dal C.N.E.L., e tenuto anche conto della sperequazione che è venuta a crearsi tra i Comuni più ricchi e quelli più poveri in fatto di dotazione di aule scolastiche, sarebbe necessario che il Governo affidasse al Ministero dei lavori pubblici il compito di eseguire interventi urgenti nel campo dell'edilizia scolastica in tutti quei Comuni in cui difettano le scuole di primo e secondo grado. Gli interventi potrebbero essere graduati, assicurando immediata assistenza ai Comuni che, pur fruendo dell'assegnazione di contributi statali, non sono ancora riusciti a realizzare le iniziative edilizie progettate per il mancato perfezionamento delle pratiche riguardanti il finanziamento delle costruzioni scolastiche. Il problema dell'edilizia scolastica, con l'istruzione obbligatoria, è divenuto scottante e non può essere accantonato senza compromettere il buon esito delle iniziative già prese per diffondere l'istruzione in tutto il Paese ed in tutti gli strati della popolazione.

Opere stradali. Pur riconoscendo gli sforzi che sono stati compiuti dallo Stato in questo settore negli ultimi anni, è certo che numerosi progetti da tempo ammessi al contributo statale sono ancora in attesa di finanziamento. E qui, signor Ministro, mi riferisco in particolare alla Torino-Piacenza. Io sono piemontese, perciò penso che lei comprenderà il mio spirito e il senti-

mento che mi guida in questo momento nel sostenere la necessità della Torino-Piacenza.

L'attenzione delle autorità competenti dovrebbe convergere su questi progetti per accertare quali possono essere posti al più presto in esecuzione. Inoltre dovrebbero essere accelerate tutte le procedure per le gare che possono essere indette a breve scadenza per l'aggiudicazione di lavori stradali. A questo proposito, si ricorda la necessità di una profonda revisione dei criteri che sono stati fin'ora seguiti per la gestione degli appalti di opere pubbliche, criteri che hanno determinato una larga diserzione dalle aste.

Ospedali. È noto che la rete ospedaliera nazionale è largamente insufficiente ed anche mal distribuita nel territorio. Nel 1960, con 2507 istituti pubblici e privati e 450.539 posti letto, si registrava un rapporto di 7,44 posti letto per 1.000 abitanti, al quale corrispondeva, secondo le indicazioni dell'O.M.S., un *deficit* di 130.000 posti-letto.

La situazione ospedaliera, mentre è abbastanza buona nelle regioni settentrionali, nelle quali si riscontra un rapporto di 9,67 posti letto per 1.000 abitanti, diventa pessima nelle regioni meridionali ed insulari, nelle quali il rapporto scende a 4,57 posti per 1.000 abitanti. La Cassa per il Mezzogiorno è stata recentemente autorizzata (legge 29 settembre 1962, n. 1462) a stanziare 27.760 milioni per la costruzione di nuovi ospedali, per l'ampliamento di quelli esistenti e per il completamento di quelli iniziati nelle regioni nelle quali può operare; ma questi interventi assicureranno la disponibilità e la funzionalità di soli 10.000 posti letto, mentre si valuta che circa metà del *deficit* sopra indicato sia concentrato proprio nelle regioni del Mezzogiorno.

Gli squilibri territoriali degli impianti ospedalieri, non solo impediscono all'Italia di seguire la politica sanitaria dei Paesi più progrediti in questo campo, tendente ad assicurare a tutti i cittadini l'assistenza ospedaliera più ampia ed efficace in sostituzione di una inadeguata assistenza domiciliare, ma rendono del tutto precaria l'assistenza ospedaliera in alcune delle regioni più povere.

È generalmente riconosciuto che, per la creazione di nuovi impianti modernamente attrezzati, per l'ammodernamento di quelli esistenti, occorre un organico intervento dello Stato che non può esaurirsi nel programma della Cassa per il Mezzogiorno.

Si torna quindi a sollecitare l'esame dei provvedimenti già predisposti, miranti ad assicurare allo Stato i mezzi finanziari necessari per l'attuazione di un programma ospedaliero che elimini le più gravi lacune oggi esistenti.

**P R E S I D E N T E .** Do lettura degli ordini del giorno presentati sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, sui quali il Ministro manifesterà il suo parere nel corso del suo intervento:

Il Senato,

preso atto che, secondo valutazioni fondate su statistiche ufficiali, nel corso del 1964 saranno messi in cantiere edifici residenziali aventi una consistenza in volume ed in vani inferiori dal 30 per cento al 40 per cento a quelle degli analoghi edifici ultimati nel 1963;

considerato che nel 1965, persistendo le attuali difficoltà, potrebbe verificarsi una rovinosa recessione dell'edilizia che colpirebbe gravemente tutta l'economia nazionale;

impegna il Governo a rimuovere sollecitamente le restrizioni creditizie limitatamente al settore edilizio attualmente paralizzato

MASSOBRIO

Il Senato,

preso atto del grave stato di disagio in cui versa l'industria edilizia, disagio costituito sia dalle restrizioni creditizie che da fattori di grave incertezza che scoraggiano le nuove iniziative private;

considerato che l'attuale situazione si riflette sui livelli di occupazione operaia che secondo attendibili previsioni sarà inferiore da 130 a 170 mila unità rispetto al livello mantenuto nel periodo 1962-1963;

impegna il Governo, nel quadro della azione anti-congiunturale, a riassorbire al più presto i lavoratori edili disoccupati, attraverso lo sviluppo dei lavori pubblici e delle costruzioni di pubblico interesse che nell'ultimo quadriennio hanno registrato un continuo declino, raggiungendo nel 1963 la percentuale di — 30 per cento, calcolata in lire 1960.

MASSOBRIO, CHIARIELLO

Il Senato,

preso atto che lo sviluppo delle opere pubbliche e delle costruzioni di pubblico interesse non richiede soltanto disponibilità di mezzi finanziari, ma anche il perfezionamento dei progetti esecutivi delle singole opere e costruzioni da eseguire;

impegna il Governo in previsione dell'attuazione di una politica di emergenza nel campo delle opere pubbliche, a fare senza indugio un inventario dei progetti esecutivi già pronti, secondo una scala di priorità in relazione all'utilità delle singole opere eseguibili ed ai vantaggi di carattere economico e sociale che ciascuna di esse può assicurare al Paese.

MASSOBRIO, CHIARIELLO

Il Senato,

preso atto delle esigenze prospettate dalla Commissione nazionale per la programmazione economica e dei suggerimenti dati dal C.N.E.L. in materia di edilizia scolastica;

tenuto conto della sperequazione che è venuta a crearsi tra i Comuni più ricchi e quelli più poveri in fatto di dotazione di aule scolastiche;

impegna il Governo ad affidare al Ministero dei lavori pubblici il compito di eseguire interventi urgenti nel campo dell'edilizia scolastica e in tutti quei Comuni in cui difettano le scuole di 1° e di 2° grado.

MASSOBRIO, CHIARIELLO

Il Senato,

considerato lo stato di assoluta inefficienza della rete stradale del centro della Sicilia;

constatato la necessità di un'arteria a scorrimento veloce nel centro della Sicilia sul tratto Gela-Caltanissetta-Resuttano che dovrà innestarsi nell'Autostrada Catania-Palermo, ai fini dello sviluppo economico e sociale delle popolazioni interessate,

impegna il Governo a volere emanare i provvedimenti necessari per il finanziamento della strada a scorrimento veloce Gela-Caltanissetta-Resuttano.

PICARDO

Il Senato,

constatato lo stato di inefficienza delle strade della provincia di Caltanissetta ed Enna;

constatato che il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora emanato i decreti ministeriali per la classificazione di alcune strade e il relativo decreto di finanziamento; impegna il Governo, a volere emettere il decreto di classifica statale e di finanziamento, su fondi disponibili, della provinciale Due Fontane quale variante alla Statale 122 nel tratto San Cataldo Caltanissetta.

ad emettere il decreto di classifica statale e di finanziamento, sui fondi disponibili della provinciale Borgo Cascino quale variante alla 122.

PICARDO, GRIMALDI

Il Senato,

riaffermata l'urgenza di una nuova e razionale sistemazione urbanistica del territorio nazionale, gravemente compromessa dalle caotiche soluzioni imposte allo sviluppo edilizio da parte di ristretti gruppi privati, consentita dalla carenza dei pubblici poteri e dalla mancanza di adeguati strumenti di intervento;

considerato che ogni ulteriore indugio viene senza scrupolo utilizzato da potenti gruppi di interessi legati alla speculazione fondiaria, i quali, con una irresponsabile campagna allarmistica giungono ad attribuire assurdamente alle proposte sul nuovo ordinamento urbanistico le cause della crisi edilizia,

impegna il Governo a presentare al Parlamento entro il mese di giugno prossimo il progetto della nuova legge urbanistica.

GAIANI, ADAMOLI, VIDALI, FABRETTI, FERRARI, SPEZZANO, VERGANI, GUANTI

PIERACCINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, tutti sappiamo che il problema del Ministero dei lavori pubblici è di importanza centrale per la politica di programmazione che stiamo elaborando. L'attività di questo Ministero tocca infatti proprio la programmazione in molti dei suoi punti essenziali.

Siamo di fronte ad un bilancio di transizione e questo ci dà il tempo necessario per concretare la politica di programmazione della quale discuteremo nel prossimo autunno, quando verrà all'esame del Parlamento il primo bilancio della nuova fase della politica italiana, quello del 1965.

Dobbiamo comunque lavorare intensamente affinché il problema del Ministero dei lavori pubblici sia risolto al più presto possibile e il Ministero sia messo in grado di poter svolgere le importanti funzioni che gli spettano, come ho detto, nel quadro della programmazione generale. Il Ministero dei lavori pubblici dovrà infatti agire nel vastissimo campo delle infrastrutture e, per assolvere questo compito, è necessario che funzioni nel modo più efficiente.

Concordo con quanto detto dal senatore Garlato che ha rilevato che le leggi, le procedure burocratiche in base alle quali oggi opera il Ministero sono da considerarsi in gran parte estremamente invecchiate. Basti pensare che la legge fondamentale è del 1865 e che anche i testi unici, compreso quello dell'edilizia, richiedono una revisione profonda.

Sapete anche che abbiamo gravi problemi di organici, anche questi inadeguati e invecchiati; problemi che non riguardano solo il personale tecnico, ma perfino le categorie più modeste, e tuttavia essenziali, per un'attività moderna. Pensate che l'organico del Ministero dei lavori pubblici non prevede stenodattilografi e dattilografi, non pre-

vede marconisti e autisti, e così via, e quelli che ci sono sono assunti con altre qualifiche (impiegati, operai, eccetera).

Questo vi dà un'immagine concreta dell'invecchiamento degli organici di cui ho parlato e vi dice come si debba agire rapidamente per provvedere, in questi mesi ad una serie di riforme necessarie a rammodernare ed affinare questo essenziale strumento dello Stato.

Naturalmente quanto io dico non riguarda solo il Ministero dei lavori pubblici, ma in genere tutta l'attività dello Stato che richiede modifiche profonde.

Per quanto ci concerne in particolare, noi stessi dovremo operare in base ad una serie di priorità che rientreranno nel quadro più generale delle priorità che verranno stabilite dalla programmazione. Dicevo all'inizio che il Ministero che ho l'onore di dirigere ha, nel quadro della programmazione, un peso non indifferente.

Basti pensare alle priorità che ricordava lo stesso senatore Massobrio, a problemi come quelli della scuola, dei porti, degli ospedali, della viabilità: si tratta di settori di essenziale importanza per lo sviluppo generale del Paese.

È evidente però che tutto ciò pone dei problemi finanziari. Il senatore Garlato ha rilevato (e la cosa mi ha fatto piacere) come sostanzialmente sia apparente la grande massa di finanziamenti che, a prima lettura del bilancio, sembrerebbe disponibile per investimenti, mentre non si tratta che di una massa di debiti che stiamo pagando, dato il sistema, in vigore da moltissimi anni, del pagamento pluriennale differito di opere già eseguite. L'imponenza è tale che la fisionomia del bilancio viene di anno in anno ad essere alterata e, nella sostanza, si restringono sempre di più le possibilità effettive di nuove opere.

Si tratta di una situazione allarmante e mi domando se non sia il caso, ad un certo punto, di affrontare seriamente la questione per vedere di consolidare questi debiti in un piano di ammortamento che si svolga con tempi diversi dagli attuali. Questa è una prima idea, perchè mi rendo conto che la questione richiede uno studio appro-

fondito, ma ritengo che una sistemazione di questa massa di debiti debba essere fatta, per poi iniziare con un sistema di finanziamenti che sia più adeguato alle esigenze della nostra Amministrazione.

**PRESIDENTE.** L'esigenza che lei pone riguarda il consolidamento dei debiti già contratti; c'è tuttavia da considerare anche l'opportunità di cambiare metodo per il futuro.

**PIERACCINI, Ministro dei lavori pubblici.** D'accordo. I problemi della programmazione e i problemi di bilancio sono strettamente connessi. È evidente che molte delle cose che dobbiamo fare non si potranno fare se la spesa pubblica in generale non verrà orientata verso le priorità prescelte.

Per esempio, fino ad oggi noi siamo concordi, credo unanimi, sulla priorità da dare alla scuola e quindi anche all'edilizia scolastica. Però voi sapete che il Ministero dei lavori pubblici non ha praticamente neppure una lira per finanziare nuovi edifici scolastici e non ha nemmeno nel bilancio che stiamo discutendo, perchè lo stralcio triennale del piano della scuola, che fu fatto tempo fa, è completamente esaurito. Quando sarà quindi approvato il primo bilancio, per così dire, « programmato », quello del 1965 o noi spostiamo le varie percentuali della spesa pubblica verso questi obiettivi, o altrimenti le priorità resteranno sulla carta, cosa che nessuno di noi vuole.

È bene rilevare la gravità del problema, che è acutissimo, dell'edilizia scolastica, ma che si presenta con altrettanta gravità in altri settori, come quello degli ospedali, dei porti, dei fiumi, e via dicendo. Naturalmente una politica di programmazione richiede determinate riforme. Con ciò rispondo alle critiche del senatore Massobrio, che ha accennato, anche se non esplicitamente, per esempio, alla nuova disciplina urbanistica.

Non è concepibile, evidentemente, uno sviluppo organico e ordinato del Paese senza un piano di sviluppo espresso anche territorialmente: che tenga conto per esempio delle esigenze del Mezzogiorno, delle zone depresse, del decongestionamento delle

grandi aree, dello sviluppo dell'edilizia dei grandi centri abitativi delle zone da destinare invece all'agricoltura.

Quindi, strettamente connessa con la programmazione economica e con tutta la politica di sviluppo del Paese, è anche la legge urbanistica, per quanto riguarda la quale debbo dire al senatore Gaiani di poter dare una risposta positiva, a nome del Governo, al suo ordine del giorno, perchè la nuova legge urbanistica sarà presentata entro giugno.

Come è noto lo schema relativo è in fase di studio; non c'è nulla di strano, d'altra parte, che la maggioranza che avrà la responsabilità di presentare il provvedimento al Parlamento, lo sottoponga al proprio esame. Non c'è alcuna mancanza di rispetto verso il Parlamento — come qualcuno ha detto — poichè al Parlamento spetta sempre la competenza esclusiva di decidere sovraneamente su questa, come su qualsiasi altro disegno di legge.

**GAIANI.** Allora lei accetta l'ordine del giorno?

**PIERACCINI, Ministro dei lavori pubblici.** Sostanzialmente sì. Alla fine di giugno la proposta di legge, attualmente in fase di studio, credo che potrà essere senz'altro presentata alle Camere.

A proposito di questo provvedimento, inviterei gli oppositori a compiere uno sforzo di serenità, sforzo che è sempre necessario di fronte a problemi così complessi ed importanti, e, sotto molti aspetti decisivi, per lo sviluppo del Paese.

Quando per combattere la legge urbanistica si dice che essa minaccia la proprietà della casa, o insidia addirittura il diritto della trasmissione ereditaria dell'abitazione, o, ancora, che vuole estendere ovunque il diritto di superficie, evidentemente si affermano cose assolutamente non vere, che il Governo ed il Ministro che vi parla hanno smentito innumerevoli volte.

Scopo della legge urbanistica, infatti è quello — fra l'altro — di allargare la proprietà della casa a strati sempre più vasti, a quei ceti popolari che sino ad ora ne sono

stati esclusi. Come si vede, lo scopo è diametralmente opposto a quello, di cui si fa carico alla legge, di togliere la proprietà della casa agli italiani. Sarebbe opportuno prendere atto di questo chiarimento; se gli avversari del provvedimento prendessero atto di questi obiettivi, del resto approvati dal Parlamento in sede di ratifica del programma del nostro Governo, cadrebbe la componente psicologica dell'attuale difficile situazione dell'edilizia, e credo con vantaggio generale per il Paese. Infatti interesse comune è quello di superare l'attuale frangente, e non di acutizzarlo, eventualmente per scopi polemici, con il risultato di rendere più lungo il cammino da percorrere.

È vero che lo schema del disegno di legge non è stato ancora presentato al Consiglio dei ministri, e che attorno ad esso si sta discutendo, senatore Gaiani (anche qua chiedo uno sforzo di serenità), ci sono dei problemi obiettivi, che derivano tra l'altro dall'esperienza maturata con la stessa legge n. 167. Se noi vogliamo una legge ben fatta, dinamica, idonea ai grandi scopi dello sviluppo urbano, civile ed umano, del nostro Paese, noi dobbiamo avere una gestione che garantisca sul mercato l'offerta dei terreni necessari all'attività edilizia; quindi una gestione efficiente ed attiva, non burocratica ed inadeguata. È un problema reale, che va risolto bene.

Consideri, per esempio, la necessità che i terreni siano ceduti, non solo agli enti ed alle cooperative, ma anche agli imprenditori privati, che debbono essere messi in condizione di costruire per un fabbisogno sempre crescente. Dobbiamo trovare il modo di rendere disponibili le aree a tutti i tipi — per così dire — dell'industria edilizia, e non solo ai grandi complessi. Ora il meccanismo delle aste potrebbe favorire le grandi forze concentrate, che hanno più mezzi, ed escludere dal mercato le piccole e medie imprese. L'osservazione ha un fondamento e deve essere meditata. Bisogna garantire invece ai piccoli e medi operatori dell'edilizia una disponibilità di aree adeguata, cioè la materia prima che è loro necessaria.

Ecco perchè se è universalmente sentito il bisogno di chiudere un periodo di incer-

tezze (credo che su questo punto tutti siamo d'accordo) c'è altresì la necessità di fare bene, per avere un idoneo strumento urbanistico capace di rendere il nostro Paese più civile in sede di sviluppo urbano, di favorire l'attuazione del programma economico-generale, di assicurare la tutela delle testimonianze storiche della nostra civiltà (altro aspetto importantissimo della legge urbanistica), gravemente minacciate oggi dalla disordinata attività edilizia, ed infine di garantire un'autentica tutela del nostro paesaggio.

Debbo dire, per quanto riguarda la legge n. 167, di cui pure si è parlato, che, come è noto e come del resto ha ricordato il senatore Gaiani, uno degli elementi di rallentamento dell'*iter* di quella legge è stato costituito dalla mancanza di mezzi finanziari da parte dei Comuni, per avviare le opere di acquisto dei terreni e di urbanizzazione. Ma è stato anche ricordato dallo stesso senatore Gaiani che già è sottoposto all'esame del Parlamento un disegno di legge che autorizza il finanziamento, da parte della Cassa depositi e prestiti e di altri Istituti, ai Comuni anche in deroga alle norme attuali.

L'autorizzazione è data sulla base di contatti presi con la Cassa depositi e prestiti e con gli altri Istituti, per cui quella somma di circa 70 miliardi che si calcola necessaria per mettere in moto e rendere operativa la legge, potrà essere reperita. Il testo del provvedimento è fondato su indagini, contatti e assicurazioni avuti con quegli Istituti sulla disponibilità di questa somma: altrimenti sarebbe stato inutile il provvedimento.

Io mi auguro che la Camera dei deputati, dinanzi alla quale il provvedimento è stato presentato, possa approvarlo rapidamente, e che il Senato possa fare altrettanto. In tal modo si potrà eliminare uno degli ostacoli che finora hanno impedito la prosecuzione dell'*iter* della legge n. 167.

Vi è stata però anche la lunghezza procedurale che ha investito un notevole numero di Comuni. Debbo dire, ad onore del vero, che ha investito Comuni di ogni colore politico: dai Comuni emiliani, alcuni

dei quali non hanno ancora presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici i piani, ai Comuni come quello di Napoli o come altri siciliani, per esempio, comunque Comuni che rappresentano tutta la gamma dello schieramento politico-amministrativo. Ciò dimostra, e mi richiamo in questo a quanto dicevo prima, la necessità che le leggi siano fatte in modo da rispondere alle esigenze del nostro tempo sia nelle procedure, sia nei loro meccanismi, in modo da poterle applicare con la maggiore rapidità possibile. Debbo però anche affermare che, anche sotto questo aspetto, ci si avvia ormai verso la fase finale di questa lunga procedura, e del resto il Ministero ha costituito già da mesi un ufficio apposito per facilitare lo sviluppo di queste procedure, e il Consiglio superiore dei lavori pubblici sta approvando, settimana per settimana, sempre nuovi piani, in modo che, anche sotto questo aspetto, ci si avvia ormai verso la conclusione. Questo è importante — e ne parlo ora anche se è una questione concernente l'edilizia — perchè sblocca, e quindi viene incontro alle esigenze di una situazione di intervento nel campo edilizio, una parte non indifferente del piano decennale della GESCAL, che è legato all'utilizzo dei terreni secondo la legge n. 167.

Naturalmente, quando la legge n. 167 sarà messa in moto, sarà aperta la via perchè questi finanziamenti possano essere immediatamente utilizzati. Anche questo era uno dei modi che bloccavano la situazione.

Per quanto riguarda i problemi della sistemazione del Po, che il senatore Gaiani ha sollevato, desidero ricordare che, non solo si sta elaborando, attraverso studi, un piano definitivo per la sistemazione del Po, ma anche per quanto concerne l'utilizzazione delle acque, e non solo per il Po, ma si sta elaborando un piano integrale per i fiumi che terrà conto anche della possibilità di utilizzazione delle acque: un piano nazionale, che si rende necessario perchè l'attuale piano in corso di sviluppo non risolve i problemi generali dei fiumi e nemmeno quello del Po. Questo piano generale dei fiumi, purtroppo, rappresenterà un grosso problema finanziario. Non posso dare qui

cifre precise, ma si parla di un piano da sviluppare per lo meno in dieci anni, che supererà il costo di 1.000 miliardi e potrà forse arrivare a 1.500 miliardi.

**G A I A N I .** Ma si tratta di investimenti produttivi!

**P I E R A C C I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Sì, certamente, ma comunque è un problema da risolvere, e non è di facile soluzione.

Per quanto riguarda i problemi della edilizia, e qui veniamo agli ordini del giorno presentati dai senatori Massobrio e Chiarriello, debbo dichiarare che il Governo segue attentamente questi problemi. Poco fa, parlando della legge urbanistica, abbiamo detto che vi poteva essere in questa difficoltà attuale, un elemento psicologico. Per esempio, il timore di non poter mantenere la proprietà della casa può spingere, e talvolta spinge, qualcuno a ritardare l'acquisto o a non acquistare. Ma io mi permetto di ripetere quanto ho già avuto occasione di affermare più volte: non si può ridurre l'attuale difficoltà dell'edilizia al timore oppure al dibattito per la legge urbanistica. Purtroppo il problema è veramente complesso, perchè vi si innestano molti elementi.

Un elemento è rappresentato dalle difficoltà congiunturali, che hanno provocato le limitazioni del credito, e questo è legato alla situazione generale. Debbo dire al senatore Massobrio che non sarei in grado di rispondere al suo primo ordine del giorno, che impegna il Governo a rimuovere sollecitamente le restrizioni creditizie: questo ordine del giorno, semmai, dovrebbe essere presentato ai Ministri finanziari.

**M A S S O B R I O .** Ma il mio ordine del giorno precisa: « limitatamente all'edilizia ».

**P I E R A C C I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* È comunque una questione di politica finanziaria.

Noi cerchiamo di fare di tutto per seguire con particolare attenzione questo aspetto, che è indubbiamente uno di quelli che più

risentono dell'attuale congiuntura e soprattutto poi nei centri laddove si verifica una maggiore stasi e dove l'edilizia è più importante. Debbo dire che per quanto riguarda l'attività dell'edilizia sovvenzionata e della edilizia pubblica in generale un notevole sforzo si sta facendo per dare il credito necessario. Ho qui, sott'occhio, i mutui che sono stati approvati dalla Cassa depositi e prestiti nella sua ultima seduta: per l'edilizia scolastica si sono dati mutui per oltre 4 miliardi e 321 milioni; per l'edilizia popolare ed economica, cioè gli istituti autonomi delle case popolari, l'edilizia fatta da comuni e province, l'edilizia di cooperative, si sono dati mutui per 4 miliardi e 715 milioni. Potremmo continuare, ma credo di avervi dato l'idea dello sforzo non piccolo che si sta facendo per mandare avanti l'edilizia sovvenzionata e l'edilizia pubblica.

Dunque, il problema del credito e certamente sotto la nostra attenzione ed è nostra volontà di fare in maniera che nei limiti del quadro generale delle difficoltà congiunturali il credito all'edilizia sia seguito con particolare interesse ed attenzione.

M A S S O B R I O . La ringrazio.

P I E R A C C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Anche il credito però non è l'unico elemento della crisi. C'è naturalmente il problema di mercato. Non c'è dubbio che il boom di questi anni era un boom legato a ragioni che avevano in se stesse un limite: pensiamo per esempio ai problemi nati in questi anni con la grande emigrazione di masse di lavoratori dal Sud e in generale dalle campagne verso i grandi centri industriali, verso le grandi città, le metropoli. Questo fenomeno non poteva e non può continuare, a prescindere dalle difficoltà della congiuntura, con quel ritmo. Era ed è un fenomeno destinato ad affievolirsi. Quindi quella spinta che negli anni del boom dell'edilizia era data da questo massiccio incremento di popolazione nelle grandi città era una spinta che doveva affievolirsi. Ci sono altri problemi ancora come il tipo della nostra edilizia, che ha bisogno di un processo di industrializzazione, di acquisizioni

tecniche moderne (pensiamo a tutti i problemi della prefabbricazione), che portano ad un travaglio e che hanno in sé problemi di trapasso, di trasformazione di non facile soluzione. Pensiamo anche al tipo di edilizia che si è sviluppata in questi anni; certamente è un tipo di edilizia che poteva arrivare alle classi medie e alle classi superiori, ma difficilmente alla classe popolare, tanto più che proprio il fenomeno del boom edilizio ha portato all'aumento continuo dei prezzi per cui il mercato doveva fatalmente restringersi. Infatti quello che era raggiungibile un giorno, due o tre anni dopo era raggiungibile da un numero minore di cittadini; ciò ha causato questa continua crescita dei costi e dei prezzi nell'edilizia.

Ecco dunque obiettivamente e serenamente (perché dobbiamo fare un ragionamento pacato e serio) i problemi dell'attività edilizia di oggi che si basano su una serie di fattori non tutti congiunturali, non certamente riportabili a fattori psicologici, anche se ammetto che vi possano essere questi fattori eliminabili con uno sforzo comune, che si basano su una complessità di cause tutte ugualmente presenti.

Ed allora che cosa vogliamo fare? Naturalmente il Governo intende lavorare quanto più può per sviluppare l'attività edilizia specialmente in un momento come questo. Ci sono però una serie di problemi: innanzitutto, per esempio, il Governo ha il dovere ed anche l'interesse di agire nel campo che più direttamente lo tocca, cioè nell'edilizia pubblica in genere, nell'edilizia sovvenzionata e nell'edilizia delle opere pubbliche. Ebbene per quanto riguarda il problema delle opere pubbliche voi sapete che uno degli elementi che hanno rallentato in modo anche grave l'attività del settore è stato proprio il fenomeno del rapidissimo aumento dei costi della mano d'opera e delle materie prime che si è verificato nel 1963. Ma anche prima, quella spirale continua cosa ha provocato? Ha provocato il fenomeno ben noto purtroppo della diserzione degli appalti, legato a quello che abbiamo detto all'inizio di questo discorso, e che ricordava anche il senatore Garlato, cioè alla lentezza delle procedure, all'invecchiamento delle leggi.

Voi tutti sapete che mentre il Ministero stabilisce di fare ad esempio una scuola nel paese X, avanti che si possa costruire di fatto questa scuola, mettere la prima pietra, passano spesso due, tre anni tra l'approvazione dei progetti, la discussione eccetera. Tutti lo viviamo questo fenomeno ed è inutile soffermarci. Questo fenomeno però esiste e messo in concomitanza con il fenomeno dell'aumento di tutti i costi che cosa provoca? L'opera arriva alla fase concreta dell'appalto quando i prezzi stabiliti dal progetto non rispondono più alla realtà, e quindi gare deserte e come è stato notato, in pratica, riduzione dell'attività nelle opere pubbliche, che non è il risultato di una volontà politica di ridurre le opere pubbliche, ma è il risultato di questa situazione. Per sanarla bisogna innanzitutto agire affinché il meccanismo della revisione dei prezzi, che diventa essenziale in una fase come questa, agisca rapidamente. E voi sapete invece che il meccanismo della revisione dei prezzi non funziona e non funziona per gli stessi motivi, perchè è fondato su una legislazione inadeguata, inadatta. Il meccanismo della revisione dei prezzi è fondato sull'esame analitico dei prezzi che fa sì che passino mesi e talvolta non infrequentemente anni avanti di arrivare a sapere che cosa si deve dare. Ma se questo è un fenomeno sempre grave, diventa gravissimo in un momento in cui la congiuntura ha imposto certe restrizioni del credito, in un momento in cui il pagamento per la revisione dei prezzi diventa ancora più importante per le imprese che lavorano in questa attività. Voi sapete però che il Governo ha già presentato al Parlamento un disegno di legge che riforma non soltanto in modo contingente ma permanente, il meccanismo della revisione dei prezzi negli acconti così da rendere questo meccanismo moderno. Sarà infatti basato su un criterio fondamentale che è alla base del nuovo disegno di legge; cioè quello dei parametri stabiliti per certi gruppi di voci (materie prime, laterizi, mano d'opera), che saranno fissati per ogni progetto, in maniera da stabilire la percentuale che in ogni progetto grava su queste varie voci (se si tratti di una strada o di un'opera di edi-

lizia, o di un'opera di edilizia sovvenzionata o di tipo tradizionale). Questo sistema ci darà modo di avere in mano uno strumento che spinge dall'alto verso una progettazione più accurata, perchè ora è interesse sia dell'impresa che dello Stato di avere una progettazione accurata, quella progettazione integrale che è nei voti di tutti. Nello stesso tempo ciò consente di creare un meccanismo, opera per opera, che possa funzionare in brevissimo tempo se, per esempio, si riveli la necessità di una revisione dei prezzi.

Ecco quindi una legge molto importante che la Commissione dei lavori pubblici della Camera dei deputati sta approvando in sede legislativa: proprio ieri l'ha esaminata e l'ha anche praticamente approvata in tutti i suoi articoli, tranne uno che sarà esaminato nella seduta di mercoledì prossimo, quando penso che la legge possa essere approvata in via definitiva.

Desidero raccomandare in particolare al senatore Garlato, Presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, di fare in modo che quella legge, una volta pervenuta a questo ramo del Parlamento, possa essere discussa ed approvata rapidissimamente perchè si tratta veramente di uno strumento importante per rimettere in moto l'attività dell'edilizia pubblica.

Naturalmente abbiamo bisogno anche di altre leggi, e ne cito una soltanto per darvi una idea di come sia complesso il problema e di come sia sentita la necessità di avere nuove norme. Per quanto riguarda l'edilizia prefabbricata, fino ad oggi non potevamo costruire edifici oltre i sei piani, il che aveva ritardato un vasto programma che a Milano, in particolare, incideva per parecchie decine di miliardi. Mentre in tutti i Paesi del mondo, dalla Francia alla Germania, dall'America, all'Unione Sovietica, si possono costruire addirittura dei grattacieli con i prefabbricati, e d'altra parte questa è una tecnica ormai universalmente acquisita, in Italia non si può costruire oltre i sei piani. Il Governo però ha già presentato un disegno di legge anche in questo campo, per cui si potrà addivenire in futuro alla eliminazione di certi limiti.

Debbo aggiungere che sto per nominare — attendo ancora la designazione dei rappresentanti da parte di un certo numero di Ministeri — una Commissione per la elaborazione del nuovo testo unico delle norme sull'edilizia, in modo che tutto il complesso delle norme in questo settore sia reso moderno ed efficiente, cosa di cui si avvertiva l'esigenza da molto tempo.

Intendiamo altresì dare all'attività edilizia nuovi strumenti di intervento. Finora la forma generale di intervento pubblico nell'edilizia è stata appunto quella dell'edilizia sovvenzionata, ma pensiamo di arrivare nel prossimo futuro — e all'uopo si sta lavorando ad un apposito disegno di legge — alla edilizia convenzionata che darà uno strumento a mio parere efficacissimo per concedere nuovo impulso appunto a quelle forme di edilizia che si rivolgono in modo particolare agli strati popolari. È una forma di edilizia, questa, sperimentata felicemente in altri Paesi d'Europa, e in modo particolare nella Germania occidentale: essa permetterà un intervento efficiente e nello stesso tempo elastico dei pubblici poteri, dello Stato, per singole zone, per singoli complessi, per singoli accordi che potranno raggiungersi, per esempio, con istituti, con enti, con gruppi costruttori, onde si potrà veramente costruire, anche per incidere sul costo dei fitti ad un determinato livello, in favore di categorie di lavoratori che altrimenti, con gli attuali costi dell'edilizia, non arriverebbero nemmeno a prendere in affitto una casa nuova.

Questa nuova forma di edilizia consentirebbe una manovra così elastica da poter graduare il proprio intervento a seconda delle necessità e a seconda dell'andamento del mercato a cui ci si rivolge, diversamente da quanto avveniva in passato sulla base delle vecchie forme dell'edilizia sovvenzionata, del tutto rigide ed anelastiche.

Per quanto riguarda i dati che il senatore Massobrio ha portato in questa discussione, vorrei dire che mi sembrano dati non certi e soprattutto induttivi, perchè difficilmente oggi si può avere un quadro esatto di quella che sarà alla fine del 1964 l'attività edilizia nel nostro Paese. Ci sono molti ele-

menti ancora da acquisire, molte incognite ancora da risolvere, il che non ci permette oggi di dire se questi dati siano del tutto attendibili. Certo è che noi cercheremo di fare di tutto a questo riguardo, in modo particolare per quanto concerne il problema delle licenze onde possano essere messe rapidamente in moto; e così ho già risposto implicitamente al secondo ordine del giorno del senatore Massobrio al quale assicuro che si cercherà quanto più possibile di riasorbire l'eventuale disoccupazione.

Il terzo ordine del giorno del senatore Massobrio riguarda il problema del perfezionamento dei progetti esecutivi delle singole opere e costruzioni da eseguire e prospetta la necessità di mettere in moto tutti quei progetti esecutivi che sono pronti ma che non sono attuati. In parte ho già risposto quando ho parlato di quegli strumenti che stiamo preparando. Ma vorrei dire di più: il Governo sta già muovendosi in questo senso e, per esempio, per quanto riguarda le leggi nn. 640 e 705, ha provveduto a sbloccare una situazione che si era determinata appunto con il fenomeno dell'aumento dei prezzi. Facciamo un esempio pratico; un Comune ha finanziato due opere, due acquedotti, però non può farne nessuno dei due perchè l'aumento dei prezzi ha fatto sì che il finanziamento non sia sufficiente nè per l'una nè per l'altra opera. Noi abbiamo provveduto, con un certo coraggio ma con senso di responsabilità, a ridurre questo programma e ad autorizzare la devoluzione della somma ad una delle due opere, in modo che almeno una di esse venga attuata. Così abbiamo sbloccato una serie di progetti che stavano fermi da tempo.

Naturalmente, non appena le condizioni finanziarie ce lo consentiranno, cercheremo di finanziare anche le altre opere rimaste in sospenso; ma questo è già un indirizzo che mi pare rientri nel più vasto concetto tendente a sbloccare tutti i progetti sbloccabili per poterli finanziare. Naturalmente non sempre ciò si può fare, data la struttura del nostro bilancio. E qui arriviamo a considerare un fenomeno delicato e che in certa misura ci preoccupa. Abbiamo effettivamente centinaia di miliardi stanziati e non utiliz-

zati per tutte quelle ragioni di cui abbiamo parlato fin qui (lentezza delle procedure, aumento dei prezzi, eccetera), ma non tutti questi miliardi si possono utilizzare oggi stante la legislazione attuale, sia pure riducendo i programmi, perchè, come voi sapete, per la struttura del nostro bilancio, non si può prendere una somma e spostarla in un altro capitolo, cosicchè, per fare un esempio, se un Comune ha in corso di costruzione una scuola ed un acquedotto, ma non è in grado di completarne nessuno dei due, noi non possiamo trasferire i fondi destinati all'acquedotto per terminare la scuola.

È allo studio la presentazione di una legge che ci autorizzi ad attuare delle devoluzioni di questi fondi in modo da poterli utilizzare totalmente.

G A R L A T O . È un suggerimento che io mi sono permesso di dare al Governo quando sono stato relatore del bilancio dei lavori pubblici nel 1950!

P I E R A C C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Dovrebbe esser questa una importante via di sblocco che metterebbe a nostra disposizione immediatamente centinaia di miliardi. Concludendo su questo punto, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Per quanto concerne l'edilizia scolastica, debbo aggiungere che il Ministero della pubblica istruzione, di concerto con il mio Ministero, ha già preparato un disegno di legge, il quale si trova attualmente all'esame dei Ministri finanziari, che prevede uno stanziamento di 37 miliardi per completare le opere non terminate, le quali sono numerosissime, e per realizzare le opere più urgenti, in attesa del piano decennale della scuola, che deve rientrare nelle priorità della programmazione. Se le difficoltà di copertura saranno superate, noi sottoporremo all'approvazione del Parlamento il disegno di legge, il cui testo è già pronto.

L'ordine del giorno del senatore Massobrio sull'edilizia scolastica presuppone una modifica di legge in materia, che al momento non è attuabile, e pertanto debbo limitarmi ad accettarlo come raccomandazione.

Ospedali. Il Ministero della sanità sta elaborando, insieme al mio Ministero, un piano di edilizia ospedaliera, che porti il nostro Paese al livello dei Paesi più civili, garantendo almeno quei dieci posti-letto su mille abitanti che sono lo *standard* internazionale moderno. C'è anche qui un problema finanziario da risolvere. Il precedente progetto prevedeva il finanziamento del piano ospedaliero attraverso la vendita di beni demaniali da parte dello Stato. Innanzitutto non è sicuro che questo sarebbe sufficiente a coprire la spesa, ed in secondo luogo occorrerebbe vedere che cosa di questo patrimonio in concreto si può vendere. È evidente, infatti, — tanto per fare un esempio — che le spiagge sono beni demaniali, ma non potremmo vendere indiscriminatamente in questo settore, per non cadere in contraddizione con il discorso che abbiamo fatto precedentemente sulla necessità di una legge urbanistica che tuteli il paesaggio ed impedisca la distruzione delle bellezze naturali. Comunque, anche questo problema rientra negli scopi prioritari della programmazione.

Per gli acquedotti è in corso di preparazione un piano nazionale, in base ad una legge che ci ha dato l'incarico di elaborarlo.

Il piano dei porti è già pronto ed è stato da noi inviato alla Commissione di programmazione, anche per esaminarne le modalità di inserimento nelle priorità, a cui i porti hanno diritto. È già stato approvato l'importo per un piano decennale, pari a 650 miliardi spendibili in due piani quinquennali, il più importante dei quali è certamente il primo, che deve mettere i porti di importanza decisiva in condizioni di far fronte alle esigenze di una società sviluppata come quella italiana.

Permettetemi a questo punto una piccola manifestazione polemica. Quando si parla delle crisi congiunturali, si dimentica spesso che noi ereditiamo una vecchia pluridecennale pendenza. I porti si trovano oggi nello stato in cui erano vent'anni fa, dovendo però sopportare un carico di lavoro molte volte superiore, il che crea al Paese una strozzatura per il suo sviluppo economico. Pensate, ad esempio, che la Pianura Padana, dato l'ingorgo del porto di Genova, è co-

stretta a rifornirsi sempre più, addirittura, dai porti del nord, come Amburgo, con tutte le conseguenze valutarie, di trasporti, eccetera, che voi potete facilmente intuire. Noi abbiamo quindi difficoltà congiunturali, ma anche un'eredità pesante in una serie di settori decisivi, che determinano delle strozzature che dobbiamo cercare di eliminare.

Un'altra strozzatura gravissima è quella della scuola. Pensate che l'economia italiana ha oggi bisogno di quattro mila ingegneri in più ogni anno, e le università gliene forniscono duemila, cioè la metà. Ecco quindi che la mancanza di uno sviluppo adeguato della scuola diventa fatalmente un elemento di arresto dello sviluppo economico del Paese.

Desidero dire qualche parola per quanto riguarda il personale e il problema dei tecnici, citati dal senatore Garlato. Il senatore Garlato ha detto che abbiamo bisogno di provvedimenti rapidi per risolvere questo problema; sì, è vero, il Ministero dei lavori pubblici ha bisogno di provvedimenti rapidi ed immediati. Io ho presentato (e finalmente la fase del concerto è superata, quindi potrà venire presto in questa sede) un provvedimento, diciamo così, di emergenza soprattutto per quanto riguarda il settore degli ingegneri, che è il settore più scoperto. In un momento in cui è così facile l'attacco all'apparato burocratico dello Stato, mi piace dire una parola di elogio per molti degli ingegneri che abbiamo oggi in servizio, specialmente alla periferia. Ad esempio dove mi sono recato recentemente, a Nuoro, è rimasto oggi solo l'ingegnere capo, e Nuoro è una provincia vastissima di 102 Comuni, con zone impervie. E non è il solo. In Italia ci sono uomini al servizio dello Stato che lavorano in condizioni difficilissime, con enorme responsabilità, e credo che sia giusto in sede parlamentare rivolgere loro un elogio.

Ma, naturalmente, non possiamo contare sul sacrificio e sullo sforzo di tanti funzionari; noi dobbiamo risolvere questo problema. Una legge di emergenza dovrebbe permettere al Ministero dei lavori pubblici di trattenerne in servizio, fuori ruolo naturalmente, fino a settant'anni gli ingegneri. Questo permetterebbe di aver subito un maggior

numero di tecnici sperimentati. Attraverso questa legge potremmo offrire compensi meglio adeguati agli ingegneri, perchè evidentemente lo Stato non può attrarre tecnici ai quali l'industria privata offre un trattamento di gran lunga superiore. Dovremmo avere inoltre meccanismi di assunzione per i tecnici più rapidi. Debbo dare, comunque una notizia positiva: mentre i precedenti concorsi erano andati pressochè deserti — ricordo che il penultimo, per cento posti per il ruolo di ingegnere, aveva visto sedici domande e quattro vincitori; — il concorso che si sta facendo adesso ha visto invece su cento posti centosessantasette concorrenti, il che fa sperare che questa volta i posti siano coperti.

Può darsi che sia un primo effetto — almeno me lo auguro — di questa annunciata volontà di soluzione dei problemi dei tecnici del Ministero dei lavori pubblici, particolarmente per quanto riguarda la carriera degli ingegneri.

Abbiamo bisogno inoltre di strumenti tecnici, vorrei dire di una tecnica operativa moderna. Abbiamo bisogno di far sì che questo Ministero, che è così largamente tecnico, agisca come può agire una grande impresa nel campo dei lavori. Abbiamo bisogno di laboratori, di attrezzature, abbiamo bisogno, vorrei dire, di una tecnica aziendale che risponda alle esigenze della nostra epoca.

Vi è stato poi il suggerimento di fare un piano pluriennale dei danni di guerra, per chiudere questa vecchia voce. Senatore Garlato, accolgo il suggerimento e vedremo cosa si potrà fare.

Per quanto riguarda il problema delle pubbliche calamità, non soltanto bisogna aggiornare le leggi, ma bisogna, anche qui, creare strumenti efficienti. La vecchia Italia aveva mezzi modernissimi: il Ministero dei lavori pubblici, per esempio, aveva un treno speciale, dotato di tutti gli strumenti per il pronto soccorso e l'immediato intervento, che si spostava dovunque fosse necessario. Ora il treno speciale non sarebbe più adeguato alla nostra epoca; ma noi non abbiamo nemmeno gli elicotteri. Possiamo chiederli in prestito, per esempio, al

Ministero dell'agricoltura, ma il Ministero dei lavori pubblici non li ha. Occorrerebbero un'autocolonna e dei depositi scaglionati in varie parti d'Italia, perchè a volte può succedere qualcosa alla periferia. Nulla di tutto questo c'è ora.

Desidero dirvi — ed è una notizia che do a voi per primi perchè non l'ho ancora resa pubblica — che ho fatto preparare un piano per il pronto soccorso che verrà a costare due miliardi, facilmente reperibili perchè impiegherò i fondi non utilizzati per la propaganda statale dello scorso esercizio; quindi credo che il Tesoro non avrà da fare alcuna osservazione. Questo piano permetterà la costituzione di cinque centri di pronto soccorso dotati di tutto il materiale occorrente (autocolonne, elicotteri, eccetera); sarà data così una adeguata e moderna struttura alla soluzione del problema gravissimo del pronto intervento.

Naturalmente — e sono d'accordo con lei senatore Garlato — accanto a questi strumenti occorrono leggi nuove che ci liberino da vincoli che, in una materia così delicata, è assolutamente necessario eliminare, poiché la collettività ha il dovere di agire prontamente ed immediatamente laddove si rende necessario.

Credo di aver risposto a tutti.

Vi sono due ordini del giorno, che non sono stati illustrati, del senatore Picardo. Posso dire che li studierò. Li accetto come una raccomandazione di studio; essi si riferiscono a strade della Sicilia, e, non conoscendo la situazione dal punto di vista finanziario nè l'urgenza, ovviamente non potrei dare una risposta in questa sede.

Faccio infine presente che dall'esame del disegno di legge n. 502 è risultata la necessità di apportare alcuni emendamenti agli articoli che riguardano lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Tali emendamenti — che sono stati distribuiti ai componenti di questa Commissione — si rendono necessari sia per ripristinare tutte quelle autorizzazioni di spesa, già inserite nella legge di bilancio per l'esercizio finanziario 1963-64, che ora risultano escluse dal disegno di legge, sia per far fron-

te a nuove esigenze non prevedibili all'epoca degli atti preparatori.

**D E L U C A**, *relatore*. I relatori terranno presenti tali emendamenti nella stesura della relazione.

**P R E S I D E N T E**. Resta, pertanto, inteso che i relatori daranno notizia degli emendamenti presentati dal Governo nella relazione.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 502, relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e della Tabella n. 8.

*(Senza discussione sono approvati gli articoli da 46 a 58 e la Tabella n. 8).*

I relatori del disegno di legge sono invitati a tener conto delle decisioni della Commissione nella stesura della relazione per l'Assemblea.

\* \* \*

— **Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tab. n. 10).**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca l'esame degli articoli del disegno di legge relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e della tabella n. 10.

**G U A N T I**. Signor Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, in questo mio intervento mi limiterò a fare alcune osservazioni critiche sui problemi di carattere generale richiamati nei due ordini del giorno presentati dalla nostra parte. Un più approfondito esame sarà fatto nel dibattito in Aula.

Malgrado il progressivo aumento del *deficit* (per il 1964, nei primi sei mesi, 51 miliardi, per cui si arriverà a un *deficit* di almeno 80 miliardi, che potranno anche raggiungere i cento) i servizi postali lasciano molto a desiderare.

La stampa ha messo in rilievo come un espresso, da Milano a Brescia, impieghi 27 ore e una lettera circa 50 ore.

Si pone seriamente questo interrogativo: siamo forse davanti a una crisi vera e propria dell'Amministrazione delle poste? Consideriamo anzitutto il fatto che l'Amministrazione delle poste è deficiente negli organici, di oltre un terzo rispetto alle esigenze: in questo noi vediamo un fatto molto grave, tanto che l'azienda delle poste e telegrafi è costretta ad imporre trecentomila ore al giorno di straordinario con una spesa annuale di 20 miliardi, mentre d'altra parte i lavoratori pongono sul tappeto questioni rivendicative di carattere economico. Siamo di fronte ad un supersfruttamento dei lavoratori perchè, per far quadrare in qual che modo il loro bilancio, si sottopongono a turni estenuanti di lavoro. Questo si impone ai postini, agli impiegati di ufficio, e agli ambulanti postali.

Si dirà che con la convenzione stipulata con l'Alitalia, il servizio sarà migliorato di gran lunga; ma l'intervento dell'Alitalia risolve solo il recapito per i grossi centri e non per tutto il territorio nazionale.

Tutti i mezzi a disposizione, dall'automobile all'elicottero, tutti i mezzi che la scienza mette a disposizione dell'uomo dovrebbero essere a disposizione dei servizi postali e telegrafici per assicurare un più rapido ed efficiente servizio alla collettività nazionale.

E vengo all'aumento delle tariffe telefoni che. La stampa di destra, già nell'agosto-settembre del 1963, poneva in risalto le decisioni dell'Assemblea del gruppo STET che lamentava l'insufficienza delle tariffe e ne chiedeva la revisione. È seguita tutta una campagna propagandistica che ha preparato psicologicamente la decisione di aumentare le tariffe. Tenuto conto che in Italia abbiamo quattro milioni di abbonati: l'aumento delle tariffe incide seriamente sullo aumento del costo della vita, particolarmente per certe categorie commerciali e professionali.

Più volte abbiamo detto che in questa organizzazione mista di aziende di Stato e private, e specialmente nelle aziende private, malgrado siano irizzate, prevale l'indirizzo privatistico. La « Cinque sorelle » sono rimaste con cinque Consigli di amministrazione, con cinque presidenti e, men-

tre si è creata la Società finanziaria, non si è nemmeno ritenuto razionale di unificare le cinque sorelle.

Il capitale privato incide per il 40 per cento e ha distribuito, nel 1963, fino a tredici miliardi di dividendi. Ora, si dice che l'aumento delle tariffe debba servire per nuovi investimenti, specialmente nel Mezzogiorno, e la collettività deve sopportare sacrifici perchè a questi investimenti si arrivi, anche se il capitale privato continuerà a dividersi gli utili di gestione perchè molte spese di impianto sono fatte dall'Azienda di Stato e servono molto spesso per servizi delle aziende semiprivatizzate.

Ebbene, mentre non è ancora finito il clamore per l'aumento delle tariffe telefoniche, i giornali di ieri riportano una notizia dell'Agenzia di informazioni « Quirinale » relativa ad un prossimo aumento delle tariffe postali. Si dice che l'affrancatura di una lettera passerebbe da trenta a quaranta lire perchè dal quindici luglio entrerà in vigore la convenzione con l'Alitalia e i servizi saranno migliorati. Ancora una volta la collettività deve pagare di più. Naturalmente la semplice lettera viene spedita dal militare, dal meridionale che va a lavorare a Torino, la semplice lettera serve a tenere i collegamenti nelle famiglie divise: ancora una volta i maggiori sacrifici saranno a carico delle masse popolari.

Non posso non far rilevare che nelle tariffe postali ci sono alcune incongruenze. Le aziende di credito spediscono due milioni in denaro e pagano cento lire di assicurata. Le stampe propagandistiche di Cirio o di altre società che pagano un milione al minuto per la pubblicità alla televisione, pagano pochissimi centesimi per pubblicità spedita per posta. Invece per altri servizi prestati ad enti e privati si va ad incidere fortemente.

Voglio augurarmi che la notizia che ho citato non sia l'inizio della campagna propagandistica per preparare l'opinione pubblica ad un nuovo aumento di spesa. Dieci lire di aumento possono sembrare niente, ma inciderebbero grandemente nello sviluppo della vita civile della nostra Nazione.

E passo all'importante problema della riforma. Tutti avvertono la necessità che le arretrate strutture aziendali siano aggiornate alle esigenze della vita moderna, nè d'altra parte mancano studi in proposito, elaborati da vari anni, fin dall'epoca del compianto ministro Spallino; però da parte degli organi responsabili e da parte del Governo non si opera per attuare questa indilazionabile riforma.

Deve o meno camminare la civiltà? Forse perchè ci sono problemi di congiuntura la civiltà si deve fermare? Forse il detto evangelico che l'uomo è come il lievito che fermenta e deve sempre progredire non è valido nella nostra civiltà? Bisogna adeguarsi e camminare rapidamente perchè gli uomini hanno diritto a veder migliorare le proprie condizioni, perchè l'Italia ha il diritto di andare avanti, perchè è un popolo civile che deve essere all'avanguardia in tutta Europa e nel mondo. Con la riforma bisogna arrivare al decentramento. Il decentramento di alcune funzioni, ora esercitate dal Ministero, è necessario; bisogna trasferire al livello compartimentale ed a quello delle direzioni provinciali taluni compiti, il cui esercizio da parte del Ministero crea una serie di inconvenienti. Il Ministero sarà più sollevato da impegni di importanza non centrale, e le cose potranno camminare più speditamente.

E vengo al problema della RAI-TV, oggi pietra dello scandalo. Se ne sono occupati tutti, da Montanelli all'« Espresso », al « Messaggero », al « Corriere d'informazione », all'« Avanti! » (che ha intitolato un'articolo di fondo: « La guerra della RAI-TV »). È poichè ci sarebbe il « pericolo » di un socialista nel Consiglio di amministrazione, si è scomodata anche la Radio Vaticana per affermare che questo servizio spetta ai cattolici. Anche Gonella è intervenuto con tuoni e fulmini di stampo mussoliniano.

Ora la suprema Magistratura italiana, la Corte costituzionale, con sentenza 13 luglio 1960, ha stabilito che i servizi radio-televisivi eserciti in regime di monopolio da parte dello Stato, debbono osservare la massima obiettività ed imparzialità.

In effetti la televisione è un grande strumento non solo d'informazione, ma anche

di indirizzo politico che, in una Repubblica fondata sul lavoro come la nostra, deve essere democratico, e riconoscere le esigenze delle masse lavoratrici, dei professionisti, dei tecnici. Nel 1963 gli abbonati sono aumentati di 770 mila unità, ed hanno raggiunto la cifra complessiva di 5 milioni. Ebbene, essi hanno diritto di dire la loro parola sull'argomento; bisogna creare dei comitati regionali nei quali i teleabbonati — professionisti, maestri, professori, parroci, tutti — devono poter dire la loro parola. Devono essere comitati largamente democratici, con poteri di indirizzo in materia di programmi televisivi e di attività in genere della televisione. La TV è una conquista della scienza, e come tale non deve avere limiti nè politici nè religiosi nè di altro genere: essa è di tutti, e deve essere a servizio di tutti. Ecco perchè dobbiamo adeguarne le strutture arretrate, rivedendo una legislazione che è ormai invecchiata (è del 1947) nel quadro della ricordata sentenza della Corte costituzionale.

Questo non è un problema che possa essere risolto con pastette, con compromessi sulle persone da proporre alla gestione della RAI-TV; questi sono aspetti della debolezza umana, il problema invece è politico e sociale molto al di sopra di tutte queste cose. Questo potente strumento di diffusione deve essere a disposizione della società tutta.

E veniamo alle agitazioni in corso del personale delle poste e dei telegrafi, che attende da tempo l'accoglimento di molte sacrosante rivendicazioni in materia di riassetto retributivo e di riforma aziendale. Non è una lotta a carattere corporativo, ma la rivendicazione di migliori condizioni di vita, di trasformazione e di adeguamento dei servizi. Come dicevo prima, oggi si spendono 20 miliardi per lavoro straordinario: essi potrebbero essere meglio utilizzati per un primo riassetto delle retribuzioni. I 146 mila postelegrafonici, a cui invio il mio caloroso saluto, compiono un duro quotidiano sacrificio di lavoro per un servizio essenziale alla società. Quante ore possono essi dedicare agli affetti della famiglia? Come viene attuato il principio dell'unità della famiglia nei loro confronti? I turni di lavoro a cui quei lavoratori sono assoggettati possono essere definiti estenuanti; i la-

voratori degli ambulanti postali restano, su dieci giorni, 120 ore fuori dalle proprie case, non hanno dormitori, vivono in condizioni veramente disperate. Vada ad essi un saluto particolare, e a tutti l'augurio che, dopo una lotta unitaria, condotta senza distinzione di colori politici, possano affermare il loro diritto ad un livello di vita più civile, più umano, più alto, e riescano a trasformare l'azienda in un complesso moderno ed efficiente, veramente utile alla comunità.

E con queste dichiarazioni, raccogliendo l'invito all brevità del nostro Presidente, sempre presente durante queste discussioni, ritengo di aver illustrato i due ordini del giorno.

**J A N N U Z Z I .** In omaggio al nostro Presidente ed ai colleghi presenti, mi atterrò anch'io al criterio della brevità, nella speranza che le mie parole raggiungano anche gli assenti.

Qualche considerazione generale. Il disegno di legge si compone di tre parti: la prima riguarda la previsione della spesa per il Ministero delle poste e la seconda la previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, la terza la previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

Nulla da dire sulla prima parte. Per quanto riguarda la seconda parte — Amministrazione delle poste e dei telegrafi — è da registrare invece un disavanzo, ancora esistente, per 29 miliardi e 300 milioni. Tuttavia il disavanzo sarebbe maggiore se si facesse riferimento soltanto ai servizi postali e telegrafici. Nell'Azienda delle poste e dei telegrafi, si svolgono invece anche altre attività, come quella dei conti correnti postali e della cassa di risparmio postale che sono in attivo e danno un utile, rispettivamente, di 25 e di 14 miliardi. Il *deficit* per i servizi postali e telegrafici veri e propri sarebbe, dunque, maggiore della cifra di 29 miliardi, se non vi fosse un avanzo nella gestione di servizi non strettamente inerenti alle attività postali e telegrafiche.

Comunque, come colmare il disavanzo? I disavanzi, si sa, possono essere ripianati in due modi: o riducendo le uscite o aumentando le entrate. L'aumento delle entrate significherebbe aumento delle tariffe postali e telegrafiche. Uno dei suggerimenti della CEE è stato infatti quello di adeguare le tariffe ai costi dei servizi. Ma qualche volta un adeguamento di tal fatta porta a tariffe non sostenibili, specialmente quando si tratti di servizi destinati a tutte le categorie di cittadini. E allora non resta che studiare il modo per la riduzione dei costi. Quanto al personale, i costi non sono riducibili perchè, in questo come in ogni altro settore, vi sono richieste di aumenti. La questione di carattere più generale è stata esaminata dal Ministro del tesoro e dal Ministro del bilancio e perciò non entrerà nel tema. Un mezzo per diminuire le spese c'è e consiste nel profittare dello sviluppo della tecnica, per estendere sempre di più sistemi di meccanizzazione dei servizi. Non bisogna, però, pretendere che i capitali necessari per la creazione di impianti di meccanizzazione siano forniti in forma di autofinanziamento dell'Azienda. Non dobbiamo pretendere, cioè, che, con gli utili del servizio delle poste e telegrafi o, anche, dei conti correnti o dei risparmi postali, oltre che colmare i *deficit* di esercizio, si possa provvedere ad investimenti atti alla meccanizzazione. È necessario che si provveda con le entrate generali dello Stato. Le spese che appaiono stanziare per impianti mobiliari e immobiliari, nel bilancio che esaminiamo sono, difatti, eccessivamente modeste: 29 miliardi per gli impianti immobiliari e 4 miliardi per gli impianti mobiliari.

Un altro settore nel quale credo che ancora molto si possa fare è quello relativo ai servizi postali e telegrafici con l'estero. Sapete che l'Italia aderisce all'Unione postale universale costituita a Bruxelles l'11 luglio 1952. È scopo di quest'organo internazionale la costituzione di un solo territorio postale per lo scambio reciproco delle corrispondenze, ai fini del perfezionamento e della economicità dei servizi. In quest'ultimo senso potrà operarsi efficacemente dall'Italia, in cooperazione con gli altri Stati aderenti all'Unione.

La mancanza di tempo non mi consente di scendere in particolari. In conclusione, può dirsi che mentre le tariffe vanno contenute nei limiti sostenibili da parte della popolazione italiana, e tenuto conto dell'essenzialità dei servizi, le spese vanno ridotte in conformità dei criteri sopra indicati e soprattutto con una massiccia meccanizzazione. Quando queste linee saranno seguite e un deficit, sebbene ridotto, permarrà, diremo che *ad impossibilia nemo tenetur*.

Una sola parola per quanto riguarda la sua richiesta, senatore Guanti, di riforma della legislazione sulla televisione. Non vorrei che si perpetuasse un equivoco sulla sentenza della Corte costituzionale. Non è che la Corte costituzionale abbia richiesto — e d'altra parte non rientra nelle sue attribuzioni — una riforma della legislazione attuale sulla televisione. La Corte costituzionale era stata chiamata soltanto a pronunciarsi sulla legittimità costituzionale delle leggi in vigore sulla materia.

In questo esame, essa si è pronunciata in questi termini: « Ritenuta l'attuale limitatezza di fatto dei canali utilizzabili, la televisione a onde radioelettriche si caratterizza indubbiamente come un'attività predestinata, in regime di libera iniziativa, quanto meno all'oligopolio ». Ciò premesso, la Corte costituzionale ha ritenuto la legittimità della legislazione attuale che riserva il servizio radiotelevisivo alla società concessionaria.

G U A N T I . Perché non legge il seguito della sentenza?

J A N N U Z Z I . La conosco tutta molto bene questa sentenza e posso leggerla fino in fondo. Vi ricordo che per quattro anni sono stato presidente della Commissione parlamentare di vigilanza sulle radiodiffusioni. Ora, dicevo, non è che la Corte costituzionale abbia affermato come principio che la televisione e la radio debbono essere servizi di Stato. Essa ha invece affermato che, data la limitatezza attuale dei canali e l'impossibilità, per il momento, di averne a disposizione un numero maggiore, la legislazione in vigore è costituzionalmente valida.

G U A N T I . Questo è il motivo costituzionale, ma c'è anche un motivo politico.

J A N N U Z Z I . La sentenza prosegue: « donde la possibilità potenziale di goderne a chi sia interessato ad avvalersene per la diffusione del pensiero nei vari modi del suo manifestarsi » ed aggiunge « naturalmente nei limiti che si pongono per questa come per ogni altra libertà e nei modi richiesti dalle esigenze tecniche e di funzionalità ».

Dunque, mentre la Corte ha ritenuto *in potenza* il diritto di tutti a servizi di questo potente strumento di diffusione del pensiero non poteva poi non avvertire che esistono dei limiti all'uso concreto di esso: limiti dati appunto dalla scarsità dei canali, dalla esiguità del tempo disponibile e da esigenze di proporzioni fra tutti i servizi; ed ha invocato una legislazione diretta « a disciplinare tale possibilità potenziale e ad assicurare garanzia di imparzialità nel vaglio delle istanze di ammissione ».

Non è quindi che la Corte costituzionale abbia detto ( e non poteva dirlo) che la televisione e la radio sono a disposizione di tutti: ha detto che dato che si tratta di uno strumento soggetto a limiti necessari, la legge stabilirà chi possa servirsene e con quali diritti di priorità, tenuto conto di tutti gli elementi suesposti, soprattutto, facendo in modo che l'uso armonizzi e non contrasti con essi.

In questi termini perciò credo che il Parlamento prenderà in doveroso esame tutte le proposte legislative che tendono a regolare la materia. È stata presentata una proposta da parte del senatore Parri, elaborata attraverso incontri con i radiotelespettatori. Però deve restare fermo il principio che se, allo stato attuale della limitazione dei canali, una legislazione che regoli l'uso della radio-televisione è necessaria, non è però da affermare sotto l'aspetto costituzionale, che i due servizi rientrino istituzionalmente nelle funzioni dello Stato.

M A S S O B R I O . Desidero illustrare brevemente l'ordine del giorno da me presentato concernente il traffico interurbano.

Se la duplice gestione del traffico interurbano da parte dell'azienda di Stato e

delle società concessionarie non è scevra da inconvenienti, è ovvio che questi assumono particolari rilievi dove la duplicità della gestione porta ad una maggiore interferenza e cioè nel caso del traffico così detto misto che richiede l'impegno contemporaneo di circuiti della rete compartimentale dell'azienda di Stato. Questo traffico è, per la maggior parte, ancora scambiato con l'intervento delle telefoniste perchè l'azienda di Stato non è stata in grado, sino ad ora, di disporre per le varie relazioni di un numero di circuiti qual'è quello richiesto dal servizio teleselettivo.

Per istituire questo servizio, ad esempio tra Brescia e Roma, non è sufficiente che la concessionaria Stipel predisponga i circuiti occorrenti tra Brescia e Milano, ma è indispensabile che l'azienda di Stato predisponga altrettanti circuiti tra Milano e Roma, per prolungare i primi sino alla Capitale.

Come è noto l'azienda di Stato non ha potuto, sino ad ora, approntare i circuiti per la teleselezione terminale Milano-Roma che, ovviamente, ha un carattere di preminenza non solo su quella Brescia-Roma, ma su qualsiasi altra.

A parte la non disponibilità dei circuiti, con l'estensione al traffico teleselettivo delle riduzioni tariffarie notturne e festive, cade la possibilità di ripartire i proventi del traffico misto tra l'azienda di Stato e le società in base alle norme che valgono per il traffico tramite operatrice e che sono state sino ad ora applicate anche al traffico teleselettivo con soluzioni di compromesso (vedi traffico a conteggio unico la cui entità viene regolata da tariffa diversa).

Tutte queste considerazioni suggeriscono di procedere ad una modifica della ripartizione del traffico tra l'azienda di Stato e le società concessionarie e, precisamente, di abolire la pertinenza mista stabilendo che sia: *a)* di pertinenza statale il traffico tra i 21 distretti il cui centro è centro di compartimento e cioè tra i distretti di Torino, Milano, Bolzano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna, Ancona, Perugia, Pescara, Genova, Pisa, Firenze, Roma, Cagliari, Napoli, Bari, Potenza, Catanzaro, Palermo, Catania; *b)* di pertinenza sociale, oltre al traffico

compartimentale e intercompartimentale zonale (due compartimenti diversi, esempio Torino e Milano, zona tutta Stipel) anche quello intercompartimentale interzonale (due compartimenti esempio Torino e Genova Stipel-Teti (salvo naturalmente il traffico di cui al punto *a*)).

Con questa modifica la teleselezione su scala nazionale potrebbe essere realizzata nel giro di 4-5 anni, perchè l'azienda di Stato potrebbe dedicarsi interamente all'automatizzazione del traffico di sua pertinenza, mentre alle società concessionarie si potrebbe imporre di automatizzare, nello stesso numero di anni, il traffico misto loro ceduto in esclusiva.

L'azienda di Stato, sotto l'aspetto economico, dalla modifica trarrebbe soltanto vantaggio perchè si libererebbe di un traffico non remunerativo (la sua quota per le unità di comunicazione miste non supera le 130 lire mentre la sua quota per le unità di pertinenza statale è di oltre 300 lire) e perchè ricaverebbe un provento non trascurabile dalla cessione in affitto alle società dei circuiti oggi da essa utilizzati per l'espletamento del traffico misto o, quanto meno, di quella parte di tali circuiti che rimanesse ancora disponibile dopo il potenziamento della rete primaria richiesto dall'automatizzazione del servizio statale.

Forse un solo problema si porrebbe all'azienda di Stato: quello determinato dalla disponibilità del personale di commutazione ora impiegato per l'espletamento del traffico misto.

Trattasi però di problema che si porrà in ogni caso se l'azienda di Stato, come è auspicabile e come è nei suoi programmi, procederà ad automatizzare il traffico di sua pertinenza con una certa celerità e introdurrà finalmente la teleselezione tra Roma e gli altri principali centri del Paese.

**R U S S O**, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare i senatori Guanti, Jannuzzi e Masobrio per i loro interventi e cercherò di trarre esempio dalla brevità di questi interventi, riservandomi semmai nella discus-

sione in Aula di affrontare i problemi di carattere generale. Mi siano consentite però alcune considerazioni. Siamo in un momento di grande trasformazione tecnica: è una trasformazione che si verifica per il nostro Paese come per tutti i Paesi europei e del mondo. Vi sono alcune ragioni che ci portano a queste trasformazioni: innanzitutto la modificata condizione della società italiana, gli spostamenti di popolazione, l'urbanizzazione, l'aumento del reddito che si ripercuote in un aumento del traffico. Non è esatto quello che ha osservato il senatore Guanti che noi ignoriamo l'esistenza di questi problemi, perchè stiamo proprio affrontando una radicale trasformazione dei servizi postali del nostro Paese, trasformazione che deve riguardare i punti più importanti di questo servizio: prima di tutto i trasporti. Con il 15 luglio trasformeremo l'attuale organizzazione dei trasporti postali, per i quali l'Amministrazione si avvarrà nella misura più larga possibile del mezzo aereo anzichè di quello ferroviario. Già nella discussione del bilancio avevo preannunciato degli studi in questo senso. Sono lieto di comunicare oggi al Senato che questi studi si sono conclusi con esito positivo, per cui, come detto, dal 15 luglio trasformeremo il servizio di trasporto postale. Questo avverrà non utilizzando aerei di linea perchè non è possibile, in quanto gli aerei di linea hanno diverse caratteristiche e volano di giorno, mentre noi abbiamo bisogno di utilizzare le ore notturne. Il sistema previsto prevede, facendo centro su Roma, che gli aerei partiranno da Milano, da Genova, da Torino, da Trieste, da Venezia, da Verona, da Rimini, da Pisa, da Firenze e da Bologna per arrivare a Roma e contemporaneamente partiranno da Catania, da Palermo, da Bari, da Brindisi, da Alghero, da Cagliari e da Napoli anche questi arrivando a Roma. A Roma avverrà lo smistamento della corrispondenza quella del Nord al Sud e quella del Sud al Nord. Il sistema è stato studiato in maniera da garantire che una lettera imbucata la sera entro le ore 20, sia in grado di arrivare la mattina in tutti i punti del territorio nazionale. Noi pensiamo di servire non soltanto

i punti terminali degli aeroporti; infatti saranno serviti da questo servizio 78 sulle 92 provincie italiane, perchè abbiamo studiato il sistema di collegare con servizi automobilistici per esempio Brescia, Bergamo, Pavia, Milano e Savona, La Spezia, Imperia e Genova, utilizzando gli aeroporti vicini in modo da servire tutto il territorio nazionale. Resteranno escluse da questa prima applicazione due regioni italiane, la Calabria e gli Abruzzi, perchè gli attuali aeroporti non sono abilitati al servizio notturno, ma ho parlato con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e ci auguriamo che nella prossima primavera possano essere abilitati i due aeroporti quello dell'Abruzzo e quello della Calabria in modo di estendere il servizio anche a queste due regioni.

I risultati che ci proponiamo di conseguire quali sono? Non soltanto quello della celerità del trasporto, ma anche quello di non sovraccaricare il servizio ferroviario che soprattutto nei periodi di punta, quale è il periodo natalizio, è oberato di lavoro per i passeggeri. Quindi si eviterebbe l'inconveniente del sovraccarico dei trasporti ferroviari che è uno dei motivi e delle cause di molte giustificate proteste da parte degli utenti.

Questo ci porterà a risolvere un altro problema che è quello dello spazio degli uffici delle poste per ferrovia, perchè uno dei problemi più gravi dell'amministrazione ferroviaria è appunto la mancanza di disponibilità di locali. Stiamo programmando lo studio per la realizzazione dell'ufficio poste a Milano; soltanto l'area ci viene a costare 5 miliardi, per cui la realizzazione dell'opera costerà complessivamente circa 14 miliardi. Se noi consideriamo l'onere per le aree e la costruzione degli edifici nei maggiori centri italiani vediamo quale alta misura di investimento sarebbe necessaria per modernizzare il servizio.

Utilizzando il servizio aereo scarichiamo il servizio ferroviario da una parte notevole di lavoro. Il problema del servizio aereo non è assolutamente legato al problema di un aumento delle tariffe postali (in proposito vi sono notizie di agenzia non autorizzate). Il servizio viene fatto con una con-

venzione e non potevamo che rivolgerci all'Alitalia prima di tutto perchè è la compagnia più importante e poi perchè è una compagnia a prevalente partecipazione statale.

La convenzione prevede non soltanto il trasporto aereo ma anche il trasporto, a carico dell'Alitalia, della posta che arriva, dagli aeroporti agli uffici postali nelle città. Per quel che rappresenta l'onere, se calcoliamo quali sono le spese attuali utilizzando i servizi aerei come li utilizziamo oggi e se calcoliamo i risparmi che si verificheranno nei trasporti tra gli uffici di posta-ferrovia e gli uffici postali, siamo in grado di affrontare con gli attuali stanziamenti di bilancio le spese del servizio aereo senza che questo debba incidere sulle tariffe postali. Pensiamo che questa soluzione determinerà evidenti vantaggi sia per l'Amministrazione che per l'utenza.

Ma risolvere il problema dei trasporti aerei significa affrontare una prima fase. Vi è una seconda fase che è quella che ci dà maggiori preoccupazioni perchè riguarda il problema della ripartizione della posta. Chiedo scusa agli onorevoli senatori se affronto argomenti di carattere tecnico ma penso possa essere interessante. Abbiamo un incremento di traffico postale straordinario. Tra Natale del 1962 e Natale del 1963 vi è stato un incremento del 40 per cento.

Questo è dovuto ad una serie di motivi, e innanzitutto al trasferimento di popolazione nell'interno del territorio nazionale. È evidente che l'abitante della Calabria o della Sicilia che un tempo si serviva poco della posta, trasferitosi a Milano, a Torino o a Genova utilizza la posta molto di più. Lo stesso si verifica per lo spostamento della popolazione dalle campagne verso la città: il contadino usava ed usa poco la posta, ma quando si trasferisce in un centro cittadino ne fa uso in misura molto maggiore, determinando con ciò un incremento sempre maggiore del traffico postale.

Altro aspetto critico è quello della ripartizione. Oggi abbiamo una ripartizione manuale che diventa sempre più difficile perchè con la crescita spesso disordinata delle nostre città gli impiegati addetti a questo

servizio sono costretti ad un lavoro sempre più difficile e faticoso. Per esempio, sorgono continuamente strade nuove, magari con nomi simili l'una all'altra, spesso con caratteristiche uguali, il che determina notevoli difficoltà ai fini della ripartizione.

Per questo stiamo pensando di passare dalla ripartizione manuale alla ripartizione meccanica; ed oggi è già possibile operarla almeno in parte poichè abbiamo 5 macchine in esercizio a Napoli, a Roma e a Milano, ed altre sette saranno pronte per il mese di ottobre e saranno destinate a Torino, a Bologna, a Venezia a Genova, a Palermo e ad altri centri maggiori. Con questo primo impianto di ripartizione meccanica noi siamo in grado di fare una prima selezione attraverso apposite macchine che provvedono alla timbratura automatica, il che consente un notevole risparmio di personale ed una notevole celerità del servizio. Si pensi che praticamente ognuna di queste macchine è in grado di fare il lavoro di 200 persone.

Ma vi è una seconda fase di ripartizione, quella cioè dell'incasellamento delle lettere. Dei tentativi in questo senso sono stati compiuti dalle Amministrazioni postali canadesse e americana, ma tali tentativi non hanno avuto grandi risultati: sono stati molto costosi e i risultati conseguiti non hanno corrisposto alle spese sostenute.

Invece la Germania ha risolto scientificamente il problema, utilizzando fracobolli fluorescenti che la macchina riesce a « vedere » e utilizzando un sistema di codice per cui su ogni lettera vengono scritti quattro numeri, i quali si riferiscono rispettivamente alla regione, alla città, al quartiere e al destinatorio. La macchina è in grado di leggere questi numeri e quindi di compiere questa operazione di selezione della posta.

Io proprio nei giorni scorsi mi sono recato in Germania per vedere personalmente questi impianti ed avere contatti con la Amministrazione, anche perchè credo che in questo campo dobbiamo utilizzare l'esperienza di tutti. In Germania questo tipo di ripartizione è scelto volontariamente: il mittente ha libertà di scelta, cioè può usare il sistema tradizionale dell'indirizzo oppure il

nuovo sistema dei quattro numeri. Nella pratica l'82 per cento degli utenti ha già seguito il sistema della « codificazione » necessario per potersi avvalere della nuove macchine, poichè sa che con questo sistema la posta viene avviata più celermente a destinazione, mentre col sistema tradizionale subisce notevoli ritardi. Questo impianto, che è ancora in fase sperimentale in Germania, si pensa di poterlo applicare dall'inizio dell'anno prossimo negli uffici postali principali di Amburgo e Francoforte. Noi pensiamo di adottare lo stesso sistema, e se riuscissimo a risolvere il problema della meccanizzazione integrale nella fase di ripartizione, potremmo sostenere a questo scopo una spesa piuttosto notevole di investimento, la quale certo determinerà una notevole economia di gestione e quindi sarà veramente produttiva.

Credo che soltanto seguendo il sistema della modernizzazione degli impianti noi possiamo affrontare seriamente e risolvere il problema dell'equilibrio del nostro bilancio. Oggi il 78 per cento delle spese sono assorbite dal personale, ed evidentemente crescendo la corrispondenza anche queste spese continuerebbero a crescere, mentre meccanizzando ed utilizzando meglio il personale a disposizione, compensandolo anche meglio e rendendolo, per quanto possibile, altamente qualificato, penso si possano soddisfare le esigenze del personale e contemporaneamente garantire il servizio nella maniera più idonea.

Vi è poi la terza fase che è quella del recapito e per la quale si impongono alcuni provvedimenti. Il primo è quello della separazione del recapito delle stampe dal recapito della corrispondenza ordinaria. È stato fatto un esperimento a Torino che sta dando risultati positivi e sarà esteso anche ad altre città italiane. Infatti l'attuale sistema di recapito crea tutta una serie di inconvenienti: aggrava il peso per i fattorini che debbono distribuire la corrispondenza a domicilio e crea anche delle confusioni perchè spesso le lettere si inseriscono nell'interno dei giornali, determinando un ritardo nel recapito o addirittura una perdita della corrispondenza.

Le ragioni del ritardo nell'adottare il nuovo sistema di recapito separato delle stampe e della corrispondenza ordinaria sono dovute alla necessità di reperire nuovi locali. A questo scopo abbiamo bisogno della collaborazione delle Amministrazioni comunali.

C'è poi il problema della motorizzazione del recapito, e a tale proposito mi sono rivolto all'Associazione nazionale dei Comuni d'Italia, perchè credo che tutti questi problemi vadano affrontati in collaborazione tra Stato ed enti locali, chiedendo che, in analogia a quanto si è fatto in altri Paesi, per esempio negli Stati Uniti, in Germania, in Olanda e in Danimarca, si stabilisca l'obbligo delle cassette postali per le case di nuova costruzione, in modo da evitare che i fattorini siano costretti a salire e a scendere numerose scale con una notevole perdita di tempo e con notevole fatica fisica. Alla motorizzazione del recapito potremo giungere solo quando avremo dovunque delle idonee cassette postali, per cui, invece di stabilire zone ristrette come quelle che oggi vengono servite a piedi, si possano stabilire zone più ampie da servire con mezzi motorizzati montati da due persone, una delle quali sarà incaricata di scendere dal mezzo e di mettere nelle cassette la corrispondenza. Tutto ciò porterà ad un notevole risparmio di tempo e al miglioramento del servizio.

Per quanto riguarda le zone rurali, è necessario arrivare ad utilizzare il sistema americano. Come forse avrete avuto modo di notare, onorevoli senatori, in America si è adottato il sistema di cassette uniche per un intero nucleo di case, cassette in cui viene immessa la corrispondenza e che hanno dei segnali di avvertimento per modo che gli abitanti delle case vicine possano andare a ritirarla.

Anche questa è una cosa che stiamo studiando poichè pensiamo che soltanto in questo senso si debba procedere.

In conclusione, è tutto un problema di ammodernamento degli impianti della nostra Azienda alla quale bisogna dare le caratteristiche di una grande Azienda industriale, distribuendo le spese in spese di

esercizio, spese di impianto e spese di investimento, le quali sono poi quelle che debbono servire a garantire la stabilità di bilancio.

Il senatore Guanti si è richiamato a due problemi particolari, tra cui quello relativo alla riforma dell'Azienda. Desidero dirgli che questo problema è allo studio presso il Ministero per la riforma della pubblica amministrazione che ha costituito delle apposite Commissioni di cui fanno parte rappresentanti delle singole Amministrazioni e rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Evidentemente, dal momento che il problema è affrontato dal Ministero per la riforma burocratica, non spetta a me procedere separatamente alla riforma dell'Azienda postale. Io ho già trasmesso tutti gli studi compiuti presso la mia Amministrazione al Ministero della riforma burocratica e cercherò di dare tutta la collaborazione necessaria perchè si giunga a questa riforma il più rapidamente possibile. Anch'io sono convinto che si tratti di un problema urgente e delicato, ritengo però che meriti di essere attentamente ponderato.

Per quel che riguarda il trattamento economico del personale, non condivido il giudizio negativo del senatore Guanti, neanche per quanto si riferisce alle ore di straordinario. Se egli chiede alle organizzazioni sindacali di qualunque colore esse siano, gli diranno che nelle cifre riguardanti lo straordinario sono inclusi anche i premi che vengono erogati al personale per compensarlo dell'intensificazione del lavoro.

Un altro argomento riguarda il problema dei rapporti con gli altri Paesi europei. Io ho avuto, di recente, colloqui con i ministri belga, francese e tedesco, e penso di poter concludere che siamo ormai prossimi ad arrivare ad una tariffa unica per i sei Paesi del MEC. Lo stesso sviluppo del Mercato comune e l'intensificarsi dei traffici tra i Paesi della piccola Europa richiedono che si giunga ad una soluzione di questo tipo. A mio giudizio, sussistono tutte le condizioni per affrontare il problema e risolverlo.

Ritengo anche che sia indispensabile, in questo momento in cui passiamo alla fase esecutiva della meccanizzazione, che le am-

ministrazioni dei sei Paesi utilizzino gli stessi sistemi di meccanizzazione e di ripartizione della posta.

Contemporaneamente noi continuiamo a dare la nostra collaborazione nel quadro della più grande Europa. Come è noto, esiste una organizzazione postale che corrisponde press'a poco a quella del Consiglio d'Europa. Partecipiamo inoltre all'Unione postale universale; prossimamente mi recherò a Vienna in occasione del relativo Congresso e sono certo che gli scambi di idee e di esperienze saranno molto utili.

Di un problema qui non si è parlato, a cui voglio accennare, quello della filatelia. Noi abbiamo ridotto in questi due ultimi anni il numero delle emissioni filateliche, il che io credo corrisponda ad una saggia politica di valorizzazione del settore. Per ciascuna emissione, inoltre, noi indichiamo la tiratura dei pezzi e il periodo di validità. Giunti alla scadenza, la giacenza viene incenerita e noi diamo notizia esatta dei francobolli rimasti e del loro incenerimento, in modo che tutti i cittadini abbiano i dati necessari per seguire la gestione del delicato settore.

Fino ad ora per l'emissione di nuovi francobolli ci si è serviti della consulenza di una giunta d'arte. Io sto cercando la collaborazione di un artista di fama; mi sono rivolto ai più noti pittori italiani, affinchè studino dei bozzetti di francobolli. Credo che questo sia il modo giusto per ottenere dei francobolli ad un livello artistico apprezzabile.

Vi è stata anche una richiesta di utilizzazione dei francobolli come propaganda turistica. Non penso che questa utilizzazione sia opportuna, mentre sono dell'opinione che sarebbero più idonee a questo scopo le stamigliature.

Infine, nel corso di quest'anno, l'Amministrazione postale provvederà ad emettere una serie di francobolli commemorativi per il ventennale della Resistenza.

I senatori Guanti e Massobrio si sono richiamati anche al problema dei telefoni. Io ho avuto modo di riferire ampiamente alla Commissione finanze e tesoro sull'aumento delle tariffe e a tale esposizione mi rimetto. La revisione delle tariffe, fatta per garantire un migliore servizio, è legata ad un piano

di investimenti che le Aziende concessionarie sono obbligate a realizzare in un determinato numero di anni. All'atto dell'aumento delle tariffe è stato inoltre assunto l'impegno dell'unificazione delle concessionarie. Per la razionalità dei servizi e per facilitare i rapporti con l'Azienda di Stato noi siamo convinti che le cinque concessionarie debbano riunirsi in una sola Azienda.

Il senatore Massobrio si è richiamato al problema del traffico misto. L'esperienza in materia, per quel che riguarda, per esempio, la Reggio Calabria-Messina e la Rimini-Milano, ci dice che il traffico si sta svolgendo senza gli inconvenienti lamentati dall'onorevole collega.

Vi è un problema di ripartizione di canoni tra Azienda di Stato e concessionaria; una Commissione è stata istituita e penso che non esistano ostacoli tecnici insormontabili per raggiungere una soluzione.

Per quanto riguarda la teleselezione, confermo quanto ho avuto l'onore di dire in sede di bilancio delle Poste e telegrafi dell'anno passato. Entro il 1965 noi riteniamo che la teleselezione possa essere una realtà per gran parte del nostro Paese.

**P R E S I D E N T E .** Sull'argomento telefoni, desidero raccogliere una voce che ritengo diffusa e comune. Nelle grandi città il numero delle telefonate in franchigia è ridotto a due sole telefonate al giorno, mentre nelle provincie il numero delle telefonate è illimitato. Mi sembra che il numero di due telefonate gratuite nelle grandi città, dove il telefono è molto usato, sia eccessivamente basso e domando se non sia possibile aumentarlo.

**R U S S O ,** *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni* Normalmente negli altri Paesi il congegno della tariffa telefonica è basato su due canoni: uno relativo all'installazione e l'altro legato al numero delle telefonate. Nessuna telefonata in franchigia è concessa. Noi abbiamo invece ritenuto opportuno di mantenere un numero, sia pure limitato, di telefonate in franchigia per le grandi città, ove d'altra parte il canone telefonico è minore che non nei piccoli centri.

Infatti, in questi ultimi il canone d'installazione comprende anche l'esercizio dei telefoni ed è conseguentemente più alto.

Purtroppo non siamo ancora maturi dal punto di vista tecnico per riferire il canone non tanto al numero delle telefonate quanto alla durata delle medesime, come si fa per le telefonate interurbane. Questa sarebbe la soluzione ideale anche per la maggiore scorrevolezza del servizio. Va infatti rilevato, in tutta franchezza, che i cittadini italiani — e mi metto in prima fila tra gli altri — si servono del telefono come di un elemento di conversazione e non come di un mezzo di comunicazione rapida, quale in effetti è.

Il senatore Guanti si è richiamato all'esigenza di svolgere delle trattative con le organizzazioni sindacali. Debbo dire che è tradizione della mia Amministrazione avere dei frequenti contatti con le organizzazioni sindacali. Abbiamo dei gruppi di lavoro per la riforma dell'organico, presieduti dal sottosegretario Gaspari che dedicano molto tempo a questa attività e stanno predisponendo un colloquio con le organizzazioni sindacali e un progetto per la revisione degli organici.

Altri temi, come quello della revisione della indennità notturna, sono oggetto di studio con i gruppi sindacali, pertanto le organizzazioni sindacali sono partecipi.

Vi è invece un problema più ampio, quello dell'assetto funzionale, che è oggetto delle attuali discussioni, ma che evidentemente valica i limiti dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni poichè è un problema che riguarda i rapporti tra il Governo e le organizzazioni sindacali; tanto è vero che interessa altre Amministrazioni, come quella delle ferrovie. Su questo problema vi sono posizioni differenti in seno alle stesse organizzazioni sindacali.

L'ultimo punto che è stato affrontato si riferisce al problema della radio e della televisione. Si tratta di un problema che è oggetto di ampia discussione in tutti i Paesi del mondo. In realtà ci troviamo di fronte ad uno strumento nuovo non ancora regolato nel modo auspicabile. Nei giorni scorsi ho seguito una vivace polemica svoltasi in Inghilterra. Vi sono state anche delle interrogazioni parlamentari da parte dei laburisti

e dei conservatori rivolte al Ministro delle poste sul principio della libertà di rappresentazione alla televisione inglese. In Francia vi sono polemiche molto aspre, in Germania si discute questo stesso problema, e il Ministro belga delle poste e telecomunicazioni, che è stato qui mentre si discuteva alla Camera il nostro bilancio nell'autunno scorso ed ha assistito al dibattito, mi diceva che gli sembrava di essere alla Camera dei deputati belga, poichè qui ha sentito dire le stesse cose che sente ripetere nel suo Paese.

Noi abbiamo una disciplina che è stata fatta per la radiofonia. La televisione è sopravvenuta dopo, e il problema della televisione, sia per quanto riguarda il valore che rivestono le informazioni sia per quanto riguarda i programmi, è di soluzione molto difficile. Ci troviamo di fronte ad un pubblico molto differenziato dal punto di vista geografico e dal punto di vista culturale. Se confrontate alcune critiche giornalistiche con gli indici di ascolto e di gradimento da parte degli utenti della televisione, vedrete come queste disparità di giudizio assumano a volte dei caratteri addirittura paradossali.

Ad esempio, nella passata discussione del bilancio al Senato io mi sono trovato davanti ad una osservazione critica fatta dal senatore Andrea D'Andrea — e desidero ricordarlo anche per rendere omaggio alla sua memoria, poichè al senatore D'Andrea mi legavano profondi vincoli d'affetto — il quale lamentava un eccessivo sviluppo delle trasmissioni sportive alla televisione. Ebbene, se guardo gli indici di ascolto trovo che in genere i telespettatori vorrebbero che le trasmissioni sportive fossero ancora più numerose.

Lo stesso problema si pone per i romanzi sceneggiati. Sui giornali vi sono state delle critiche per « La cittadella »; eppure, questa è una delle trasmissioni che ha ottenuto maggior successo per un certo suo carattere popolare. Se può non aver risposto ad alcune valutazioni di carattere culturale, ha trovato molto gradimento nell'opinione pubblica.

Indubbiamente si pone un problema che è di interesse del Governo e del Parlamento, e quando se ne affronterà la discussione

il Governo sarà a disposizione per fornire tutti gli elementi necessari per arrivare ad una soluzione.

Noi abbiamo oggi il Comitato per la determinazione dei programmi presieduto dal professore Bonaventura Tecchi. Io penso che questa Commissione dovrebbe avere un organo esecutivo più agile, in modo che possa non limitarsi ad esprimere preventivamente il suo parere sui programmi dei mesi, ma possa, di settimana in settimana, seguire le trasmissioni in modo di controllare fino a che punto programma ed esecuzione coincidono.

Per quanto riguarda il settore più politico dell'informazione, esiste, come è noto, una Commissione parlamentare che svolge il suo compito. (*Interruzione del senatore D'Andrea*). D'altra parte è pressochè impossibile nel settore dell'informazione svolgere una funzione preventiva perchè se per trasmettere una notizia si dovesse ogni volta convocare la Commissione, la notizia arriverebbe a distanza di qualche settimana.

In genere le maggiori critiche non si riferiscono tanto ai dibattiti o ai commenti quanto proprio al modo in cui è data la notizia. Ora, il modo di dare una notizia richiede una tale rapidità di trasmissione che praticamente non resta che fare un atto fiduciario nei confronti di coloro che dirigono il servizio giornalistico, e non può esserci che un controllo *a posteriori*, che può giungere, in ipotesi, fino al limite dell'allontanamento dal servizio di chi si serve male dello strumento televisivo. La rapidità di trasmissione della notizia non consente una valutazione preventiva proprio per la tecnica della televisione.

Un'altra difficoltà troviamo molto spesso in quella che è la parte più interessante dell'attività televisiva, cioè nelle riprese dirette, in cui non ci si trova di fronte a un testo prefabbricato che possa essere oggetto di esame, bensì a dichiarazioni immediate; e molto spesso l'immediatezza della trasmissione determina alcuni inconvenienti che sono legati proprio al tipo della trasmissione, che d'altra parte è la più rispondente alle caratteristiche del mezzo televisivo.

Ho voluto così rapidamente — e chiedo scusa della mia frammentarietà — rispondere ad alcune delle osservazioni che sono state fatte. Mi riservo di chiarire maggiormente in Aula i problemi che qui sono stati sollevati, e sarò a disposizione del Senato tutte le volte che vorrà avere delle informazioni sullo svolgimento dei programmi.

Mi consenta, onorevole Presidente, di dire — andando al di là della competenza che mi viene attribuita dall'argomento oggi in discussione — che proprio l'attuale sistema di discussione del bilancio richiederebbe che il Governo fosse chiamato periodicamente a riferire sui problemi delle singole amministrazioni. Sarebbe una cosa di grande utilità per il Governo, che potrebbe esporre i propri programmi al Parlamento e servirsi del contributo prezioso della esperienza, del consiglio e della critica che il Parlamento potrebbe dare non *a posteriori*, ma nel momento stesso in cui i problemi sono oggetto di discussione e debbono essere affrontati e risolti. Infatti non sempre l'esame dei disegni di legge è sufficiente; gran parte della attività non si svolge sul piano legislativo ma sul piano di un programma da azienda industriale, e poter ascoltare il pensiero e il parere del Parlamento è sempre motivo di conforto per il Governo.

Pertanto io sarò lietissimo se il Presidente vorrà convocarmi, come già qualche volta ha fatto, e verrò sempre molto volentieri.

**P R E S I D E N T E .** Invito il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni a manifestare il suo parere sugli ordini del giorno presentati, dei quali do lettura:

Il Senato,

rilevato che l'assoluta insufficienza degli organici e le strutture arretrate dell'Azienda poste e telegrafi creano un grave disagio tra il personale dipendente sia per la varietà di compiti loro affidati sia per i turni estenuanti di lavoro;

rilevato altresì il continuo e diffuso malcontento esistente tra il pubblico per il modo come vengono resi i servizi;

rilevato che da tempo, in sede aziendale, tra Ministero e rappresentanti dei sin-

dacati sono stati elaborati documenti nei quali si prospettano le soluzioni idonee per adeguare le strutture aziendali alle esigenze della società moderna che reclama servizi celeri ed efficienti;

constatato che è in atto un'agitazione del personale poste e telegrafi

impegna il Governo

1) a presentare con urgenza al Parlamento i provvedimenti legislativi che realizzino la riforma delle strutture aziendali sulla scorta degli elaborati già concordati con i sindacati;

2) adeguare gli organici ed attuare le tabelle funzionali;

3) elaborare un nuovo regolamento per i servizi poste e telegrafi;

4) aprire le trattative con i sindacati per risolvere la vertenza in corso fissando a breve scadenza l'incontro tra Ministero e rappresentanti sindacali.

GUANTI

Il Senato,

rilevato che la RAI-TV assolve ad un importante servizio pubblico di informazione e diffusione della cultura;

ritenuto urgente realizzare la democratizzazione di tale ente perchè possa assolvere con imparzialità ai propri compiti;

richiamato quanto disposto dalla nota sentenza della Corte Costituzionale;

impegna il Governo a predisporre gli strumenti legislativi per realizzare la riforma della RAI-TV nel senso indicato dalla Corte Costituzionale.

GUANTI, ADAMOLI, GAIANI, VIDALI,  
VERGANI, FERRARI GIACOMO

Il Senato,

preso atto dei gravi inconvenienti che si producono nell'espletamento del traffico telefonico interurbano di pertinenza mista che richiede l'impegno di circuiti telefonici sia dell'Azienda di Stato che delle Società concessionarie, in vista anche dei necessari ed urgenti processi di automatizzazione dei circuiti stessi,

invita il Governo a realizzare una diversa ripartizione in modo da contenere al massimo i casi di interferenza e di meglio precisare le rispettive competenze.

MASSOBRIO

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per quanto riguarda gli ordini del giorno, mi sembra di aver già in parte risposto.

In merito all'ordine del giorno del senatore Guanti, per quanto riguarda la riforma delle strutture aziendali ho già detto che il problema è di competenza del Ministero della riforma della pubblica amministrazione. Per adeguare gli organici sta provvedendo, come ho detto, un gruppo di studio che ha pressochè ultimato il suo lavoro che, non appena terminato, verrà da me presentato al Consiglio dei ministri per l'approvazione, e quindi eventualmente al Parlamento. Pertanto posso accettare questo punto dell'ordine del giorno che si riferisce agli organici.

Per il nuovo regolamento per i servizi delle poste e dei telegrafi, debbo dire che se questo punto è legato, come penso, alla riforma aziendale, deve essere attuato in un momento successivo, allorchè la riforma sia divenuta un fatto compiuto.

Per quanto riguarda le trattative sindacali, ho già osservato che, per la parte di competenza della mia Amministrazione, ho già un dialogo aperto con le organizzazioni sindacali, e di questo ho avuto un riconoscimento da parte delle organizzazioni medesime. In merito alla vertenza debbo dire che il problema non riguarda soltanto la mia amministrazione ma è un problema di rapporto tra il Governo nel suo complesso e le organizzazioni sindacali.

Posso accettare come raccomandazione lo ordine del giorno Guanti, Adamoli ed altri poichè riconosco l'esistenza di questo problema, mentre per quanto riguarda il richiamo alla Corte costituzionale mi dichiaro d'accordo con le considerazioni del senatore Jannuzzi.

Non posso invece accettare l'ordine del giorno del senatore Massobrio, o meglio, posso accettarne solo la seconda parte e non

quella relativa ai gravi inconvenienti che si verificano nell'espletamento del traffico telefonico interurbano.

M A S S O B R I O . Vorrei precisare che i gravi inconvenienti di cui parla l'ordine del giorno non si riferiscono al servizio in sè, ma alla necessità di armonizzare i servizi delle due amministrazioni e agli inconvenienti che si determinano nella ripartizione delle spettanze, perchè lei sa che, con il sistema a contatore, non è possibile stabilire quali comunicazioni sono effettuate a tariffa intera e quali a tariffa ridotta.

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Allora posso accettare anche questa parte come raccomandazione; del resto il problema è in parte superato dal fatto che esistono gruppi di studio tra le concessionarie e l'Azienda telefonica di Stato appunto per risolvere questi inconvenienti.

G U A N T I . Ringrazio il Ministro per quanto ha detto. Riteniamo però che la problematica sollevata dai due ordini del giorno riguardi questioni di fondo e, poichè noi ci proponiamo di spingere il Governo verso una loro soluzione, ci riserviamo di riportare questa discussione in Aula.

R U S S O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Le sono grato, perchè ciò mi darà modo di riprendere in Aula l'argomento.

P R E S I D E N T E . Allora resta inteso che l'ordine del giorno del senatore Massobrio è accettato dal Governo come raccomandazione e che il presentatore si ritiene soddisfatto. Invece i due ordini del giorno del senatore Guanti saranno riproposti in Aula.

Esaurito l'esame degli ordini del giorno, passiamo a quello degli articoli del disegno di legge n. 502, relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e della tabella n. 10.

(Senza discussione sono approvati gli articoli da 65 a 70 e la tabella n. 10).

I relatori del disegno di legge sono invitati a tener conto delle decisioni della Commissione nella stesura della relazione per l'Assemblea.

\* \* \*

— **Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Tabella n. 9)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'esame degli articoli del disegno di legge relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e della tabella n. 9.

**FERRARI GIACOMO.** Data l'ora tarda limiterò il mio intervento ad una brevissima illustrazione dell'ordine del giorno da me presentato.

Un argomento che ha sempre interessato il Senato, la Camera, il Paese è quello delle ferrovie concesse.

Si tratta di 4.980 chilometri (mi pare di essere abbastanza esatto) ossia un terzo della rete dello Stato. Questo basta a fissare la importanza del problema.

Dopo tutte le richieste che sono state fatte, alla Camera e al Senato, sia in sede di discussione dei bilanci, sia in sede di discussione delle varie leggi che a mano a mano (e sono state numerose) si sono discusse nei due rami del Parlamento, abbiamo qualche cosa di nuovo? Niente è mutato su questo argomento.

Il ministro Jervolino è da poco alla direzione del dicastero, quindi non può che trovarsi nella condizione, per il momento, di prendere la situazione che ha trovato.

Nel bilancio semestrale al nostro esame, è prevista la spesa di 11.166,6 milioni a favore delle ferrovie concesse; quindi oltre 22 miliardi per l'anno. Troviamo un aumento di quattro miliardi sull'anno precedente.

Continuiamo ogni anno ad aumentare questa spesa, senza che nulla sia mutato nella politica dei trasporti. I privati continuano a gestire le ferrovie concesse; queste continuano a zoppicare e a servire male il Paese; il pubblico continua a lamentarsi e ad impre-

care contro tutti, contro il Governo in modo particolare, e lo Stato continua a pagare senza poter nemmeno sapere come stanno le cose.

In questi primi mesi dell'anno abbiamo discusso in sede di 7ª Commissione due disegni di legge, uno per la linea Viterbo-Roma, l'altro per la linea Bari-Barletta. Non intendo discutere adesso, come non abbiamo discusso allora, la necessità dei provvedimenti, in rapporto soprattutto ai bisogni delle popolazioni, alle quali, con questi provvedimenti, si è ritenuto di andare incontro.

Tuttavia domandiamo: perchè non si è andati più a fondo nella questione, non si è cercata una soluzione organica che portasse, al momento della scadenza, al riscatto di queste ferrovie concesse? Non vi era, in particolare per la Bari-Barletta, alcuna difficoltà grave che si opponesse allo studio di questa soluzione e a noi pare che l'occasione sarebbe stata favorevolissima. Non la si è voluta cogliere.

A questi due casi aggiungo quello della Parma-Suzzara, che io cito, non perchè si trova nella mia zona, nella Valle Padana, ma perchè è uno dei casi tipici in materia di ferrovie concesse. Si tratta di un tronco importantissimo per le grandi comunicazioni dal Brennero alla Liguria e alla Versilia.

Inutilmente si sono mossi e si muovono a tutt'oggi enti, amministrazioni, popolazioni, operatori economici, Camere di commercio, autorità: niente da fare.

Sull'argomento ritornerò in altra occasione. Noi abbiamo l'impressione (questo è il punto che vorrei il Ministro ascoltasse con maggiore attenzione) che il Ministero si adagi troppo sul parere dell'amministrazione ferroviaria la quale è istintivamente contraria ad assorbire nuove linee.

Nel 1958, un decreto approva un progetto di ammodernamento della Parma-Suzzara, fissa un contributo, in attuazione della famosa legge n. 1221 che io chiamai allora la « legge bacchetta magica », e proroga di 25 anni la concessione.

Intanto due gravi incidenti in passaggi a livello con cinque morti nel 1962 e 2 morti nel 1963 avvengono lungo questa linea.

Si è perduta anche in questo caso la buona occasione: la concessione è stata prorogata.

L'occasione è opportuna per chiedere notizie all'onorevole Ministro sulle Calabro-lucane. Si muove, la pratica, o siamo ancora alla prima fase della gestione commissariale?

Orbene, noi riteniamo che il problema delle concesse debba essere risolto senza indugio e, pertanto, chiediamo che il Ministro presenti alla 7ª Commissione un quadro completo ed approfondito, per un esame della situazione di tutte le concesse. Mi spiace di domandare al Ministro un nuovo sforzo...

**JERVOLINO**, *Ministro dei trasporti*. Non è questo che mi spaventa...

**FERRARI GIACOMO**. Il fatto è che, spesso, parliamo senza avere una visione completa della situazione delle concesse, che eserciscono 4.980 chilometri; noi dobbiamo invece conoscere le condizioni del servizio, le scadenze, eccetera. La critica e la polemica che da tempo ha investito il settore indica che si tratta di un'esigenza sentita nel Paese.

Il secondo punto del mio ordine del giorno riguarda le municipalizzate, il cui stato di sofferenza è in continuo aumento. Non vi è fra noi chi non conosca la situazione. Esse debbono estendere la loro rete, migliorare i loro servizi perchè la popolazione non sopporta più certe insufficienze. Le municipalizzate devono offrire servizi veloci, agevoli, comodi, perchè nel movimento è lo sviluppo del Paese.

Fino ad oggi le municipalizzate sono state trattate in modo sperequato rispetto alle aziende private. Gli elementi da me ricordati l'anno scorso, nella discussione del bilancio, sono ben noti anche al Ministro.

Ora, occorre innanzi tutto sanare il bilancio delle municipalizzate, quasi generalmente dissestate. Anche nella mia città, dove la municipalizzazione era fino a qualche anno fa in spareggio sopportabile, si trova in difficoltà. Due anni fa ha segnato 147 milioni di disavanzo, un anno fa 263, questo anno chiuderà con 360 milioni di passivo.

**PRESIDENTE**. Quali possono essere, a suo giudizio, le cause principali?

**FERRARI GIACOMO**. L'aumento dei costi. D'altra parte la società deve provvedere a nuovi impianti per la gigantesca espansione dell'abitato. Ma sono cause comuni a tutte le gestioni delle municipalizzate.

Il Governo deve quindi manifestare i suoi intendimenti, soprattutto con riferimento alle proposte fatte, in materia, dalla Federazione nazionale delle municipalizzate, di cui fu presidente per un certo tempo il senatore Corbellini.

Terzo punto. Da anni si parla di una nuova disciplina dei pubblici servizi di autolinee; è stato presentato anche un progetto, che poi è rimasto negli archivi del Ministero, da cui non si è più mosso, malgrado le nostre richieste. È un progetto che deve essere tirato fuori nuovamente, rivisto e portato alla discussione, perchè l'argomento non può restare ulteriormente sotto silenzio, soprattutto dal punto di vista delle priorità delle concessioni. Nuove prospettive, d'altra parte, vanno sorgendo. Si pensi alle possibilità offerte ora dagli enti locali e dalle regioni in via di costituzione. Il Parlamento deve dunque esaminare il problema.

Nel mio intervento sul bilancio di previsione dello scorso anno, ho parlato di mancata previsione, nel piano quinquennale degli 800 milioni, dei futuri sviluppi di traffici, derivanti dai centri industriali di nuovo impianto o che stanno per essere impiantati. Avrei dovuto parlare forse, con maggiore estensione, dei centri urbani, e in modo particolare delle grandi città in sviluppo. Sono tutti aspetti che incidono sul problema dei trasporti di massa, le cui carenze si fanno sentire sempre più impetuosamente. Basti ricordare le situazioni di Roma, Milano, Torino e Genova, che non sono peraltro dissimili da quelle delle città piccole dove stanno sviluppandosi centri di carattere industriale.

Bisogna rivedere il piano, che deve essere potenziato ed i cui tempi di attuazione debbono essere anticipati.

Desidero poi avere una notizia particolare, a proposito della riduzione di 30 miliardi

di cui si è sentito parlare, nelle spese di manutenzione delle ferrovie, nell'ambito del piano quinquennale. Si tratterebbe di un colpo gravissimo inferto alla nostra rete, perchè il piano deve prevedere, per l'efficienza del servizio e per il suo valido potenziamento, una manutenzione adeguata, la quale, anzichè diminuire, dovrebbe aumentare. Chiediamo al Ministro di volerci tranquillizzare sull'argomento. Chiediamo inoltre all'onorevole Ministro (che, crediamo, sarà lieto di farlo) di illustrare alla 7ª Commissione lo stato dei lavori previsti nel piano quinquennale in parola. Siamo alla metà del quinquennio, ed è opportuno conoscere la situazione anche perchè un tale esame potrebbe offrire lo spunto a qualche eventuale revisione dei tempi (che potrebbero essere, appunto, anticipati) e degli stanziamenti, eventualmente da potenziare in certi settori.

Infine, l'argomento conclusivo, che è di primaria importanza: quello del personale. Tutto dipende dall'uomo, tutto è valido se è valido l'uomo che opera. Il personale delle ferrovie per alcuni anni è stato oggetto di critiche sprovvedute e di comodo, perchè il personale è stato un facile bersaglio ed un comodo capro espiatorio. Non ci voleva molto, a riportare tutta la questione del bilancio delle ferrovie al binomio personale-tariffe, e per anni si è continuato a dire che il personale era esuberante e che era necessario uno sfollamento.

A questo *slogan* i ferrovieri hanno risposto dignitosamente, lavorando con diligenza, ed oggi finalmente si afferma in sede ufficiale (come è riportato nell'ultimo bilancio) che il personale è insufficiente, e che è prevista l'immissione in organico, a mezzo di concorso, di qualche migliaia di nuovi agenti. Ne prendiamo atto con soddisfazione, tuttavia noi diciamo che non basta. Bisogna superare, infatti, anche i motivi di agitazione e di turbamento.

In altra discussione sul bilancio dei trasporti ho già detto che i singhiozzi possono preludere a qualche cosa di più grave. Bisogna rimuovere le cause di questi singhiozzi.

Noi riteniamo che ciò sia urgente e che non sia difficile, ma che, soprattutto, sia do-

veroso. Bisogna dare al ferroviere la sensazione della nostra valutazione del suo lavoro, della sua responsabilità e della sua dignità nell'esercizio della sua funzione.

L'ultima questione concerne il coordinamento di tutti i trasporti, che ho citato nell'ordine del giorno. Non lo illustrerò: è stato illustrato da molti, ed anche da me in tutte le discussioni dei bilanci, ed è stato ribadito anche dagli ultimi due Ministri, il ministro Mattarella ed il ministro Corbellini, che erano perfettamente d'accordo. Su questo punto desidero che il Ministro ci dica qualche parola.

Il mio intervento è finito. Ringrazio l'illustre Presidente, ringrazio il Ministro, e ringrazio tutti i colleghi.

**P R E S I D E N T E .** Do lettura degli ordini del giorno presentati sullo stato di previsione dei trasporti e dell'aviazione civile, ai quali il Ministro risponderà nel suo intervento:

Il Senato,

in considerazione dell'insufficienza del sistema portuale italiano di fronte all'intensificato movimento degli scambi e preoccupato di non accentuare le difficoltà che già gli esportatori di merci prodotte in Italia sono costretti ad affrontare per queste e per altre situazioni, invita il Ministro dei trasporti a ripristinare quelle facilitazioni ferroviarie che già vigevano quando la situazione era meno grave di oggi quanto ad insufficienza del sistema portuale e quando meno impellente era la necessità di favorire in ogni modo l'esportazione dei nostri prodotti. Propone anzi un miglioramento delle precedenti facilitazioni e di attuare in definitiva le seguenti norme:

1) franchigia al parco di smistamento: aumentare le 96 ore di giacenza dei carri al parco di smistamento quando si verificano in banchina motivi di inoperosità dovuti a ragioni meteorologiche e di indisponibilità delle maestranze portuali; l'aumento dovrà essere pari al periodo di forzata inoperosità;

2) franchigia dopo l'arrivo in banchina: ripristino della franchigia a 48 ore per tut-

ti i tipi di vagoni e indipendentemente dal fatto che essi abbiano o meno beneficiato della franchigia nel parco di smistamento causa ritardo navi.

3) Riduzione per arrivo contemporaneo: ripristino della riduzione del 50 per cento per tutti i tipi di carri e, come sopra, anche nel caso di franchigia già fruita nel parco di smistamento.

4) Navi in avamporto: quando per deficienza di ormeggi, per maltempo o per scioperi la nave è costretta a sostare in avamporto i vagoni dovranno fruire della franchigia assoluta sino a che la nave non otenga l'accosto alla banchina operativa.

BOSSO, BERGAMASCO

Il Senato,

vista la impostazione nel bilancio di previsione per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 di lire 11.166,6 milioni per sovvenzioni, contributi e sussidi a favore di ferrovie concesse all'industria privata;

rilevato che nulla è detto e segnato che riguarda le municipalizzate e la disciplina delle pubbliche autolinee;

considerata la necessità di affrontare senza indugio i problemi fondamentali del traffico con l'avvio a nuove strutture organiche ormai maturate nella consapevolezza dei cittadini e ritenute indispensabili per lo sviluppo economico e sociale del Paese;

constatata la carenza dei trasporti di massa nelle zone di sviluppo industriale, in particolare nelle vicinanze delle grandi città;

viste le agitazioni in corso motivate da legittima insoddisfazione delle condizioni di lavoro e di emolumento;

invita il Governo a presentare entro l'anno corrente un programma:

per il riscatto generale delle ferrovie concesse col passaggio di esse a gestione pubblica (Enti locali, Regioni, Stato) e ammodernamento delle stesse;

e per il finanziamento, con adeguate agevolazioni, delle municipalizzate;

il progetto, da tanto tempo annunziato, che regoli con nuovi criteri la disciplina delle pubbliche autolinee;

a valutare nella sua importanza e improrogabile urgenza la necessità di potenziare gli impianti e i mezzi di trasporto nei grandi centri urbani e nei centri industriali per i movimenti di massa, considerando la efficacia e l'opportunità delle metropolitane;

a potenziare il piano quinquennale in corso con anticipazione nei tempi;

a prendere in esame obiettivamente e con spirito di comprensione le ragioni che determinano lo stato di insoddisfazione e di turbamento del personale e dare ad esso le legittime e giuste soddisfazioni in modo da togliere al Paese il disagio di una continua incertezza nel compimento del suo lavoro.

Sollecita il Governo a presentare un progetto per la istituzione di un organo di coordinamento di tutti i trasporti di terra, di acqua, di aria.

FERRARI Giacomo, ADAMOLI, FABRETTI,  
GAIANI, GUANTI, SPEZZANO, VERGANI,  
VIDALI

Il Senato,

invita il Governo a provvedere rapidamente al distacco dell'Istituto nazionale trasporti, società per azioni con capitale pubblico, dall'Associazione nazionale autolinee in concessione (A.N.A.C.), nonchè dall'Associazione ausiliari del traffico (AUSI.TRA.), ed a predisporre l'inquadramento sindacale della predetta società in associazioni di categoria del settore pubblico.

MARTINEZ, BONACINA, GIANCANE

Il Senato,

rilevato che il Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale trasporti (I.N.T.) continua, inspiegabilmente, a mantenere la propria adesione alle organizzazioni sindacali padronali, aderenti alla Confindustria (A.N.A.C. e AUSI.TRA.), in contrasto con la esplicita, inequivocabile volontà del Parlamento, ripetutamente espressa con voti di larghissima maggioranza, circa il distacco degli enti e delle aziende formati con capitale statale, da tale organizzazione;

impegna il Ministro dei trasporti a curare con la massima urgenza la risoluzione del problema prendendo tutte le misure necessarie affinché il Consiglio di amministrazione dell'I.N.T. disdica l'affiliazione della azienda dall'A.N.A.C. e dall'AUSI.TRA.

DI PAOLANTONIO, FERRARI Giacomo

J E R V O L I N O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò davvero sintetico in considerazione dell'ora tarda ed anche dello scarso numero dei presenti.

Mi affretterò pertanto a rispondere all'ottimo amico e collega senatore Ferrari, col quale ho collaborato quando ero Sottosegretario di Stato e sono sempre andato d'accordo. Io mi propongo di presentarmi al più presto al Senato, in Commissione, per adempiere l'impegno che avevo assunto e che non ho potuto mantenere fino ad ora, come ho scritto al Presidente della Commissione, perchè solamente giovedì scorso, dopo tre mesi di ampia discussione nel Consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie, siamo arrivati ad una conclusione. È vero che il parere del Consiglio di amministrazione non è impegnativo per il Ministro, ma io volevo presentarmi al Parlamento col conforto del parere degli autorevoli componenti di quel consesso.

Come ho già detto, cercherò di essere sintetico nel rispondere agli argomenti contenuti nell'ordine del giorno, trascurando per ora di parlare degli altri che formeranno oggetto di discussione in sede competente. Il primo argomento sul quale richiama la mia attenzione il senatore Ferrari è quello del riscatto generale delle ferrovie concesse e del passaggio di esse agli enti locali, Regioni, Stato. Se fosse possibile passare quelle ferrovie alle Regioni e agli enti locali, il Ministro dei trasporti sarebbe oltremodo contento; ma purtroppo questo non si può realizzare. Proprio ieri una Commissione di rappresentanti locali della Sardegna (sindacati, partiti politici, ferrovieri) appartenenti a tutte le categorie, ad una mia offerta di riscatto delle ferrovie sarde da parte della Regione mi fu risposto che questa era una offesa che io facevo alla Regione. Io non

ho capito in che cosa consistesse questa offesa. Non mi pare, comunque, che da parte degli enti locali vi sia desiderio di riscattare e gestire direttamente le ferrovie.

Debbo dire al senatore Ferrari, che ha molta esperienza perchè è stato per oltre un anno Ministro dei trasporti, che il riscatto richiede determinate condizioni che la legge vuole si verifichino. Salvo che non si voglia approvare una nuova legge, che modifichi quella attuale, allo stato non è sufficiente la volontà del Ministro per riscattare le ferrovie; comunque il riscatto deve avvenire per legge. Il Ministro non solo non può riscattare le ferrovie, ma non può nemmeno nominare un Commissario per le ferrovie concesse se non nel pieno rispetto delle leggi vigenti. L'ultimo esempio in questa materia è dato dalle ferrovie calabro-lucane. Si è dovuto purtroppo verificare un tristissimo evento (caso previsto dalla legge) che ha dato motivo al Ministro dei trasporti di intervenire col riscatto.

La seconda osservazione è di carattere economico. Il Presidente della Commissione sa bene quanto io ho dovuto fare per ottenere dalla Commissione finanze e tesoro l'approvazione del disegno di legge per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane. Dovetti insistere a lungo ed il Presidente, con la sua solita pazienza, convocò la Commissione alle 10 di sera per esprimere il necessario parere. Era stato nominato un Collegio arbitrale perchè, per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane, si chiedevano dalla concessionaria, nientemeno 13 miliardi. Il Collegio arbitrale, tenendo presenti le giuste osservazioni del rappresentante dell'Amministrazione ferroviaria, determinò la somma del riscatto in 2 miliardi e 700 milioni. Se io non avessi avuto quella sera alle 10 il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro, il Ministero dei trasporti avrebbe corso il rischio di dover provocare la nomina di un nuovo Collegio arbitrale che, probabilmente, non avrebbe fissato il prezzo del riscatto in quella stessa somma di gran lunga inferiore a quella chiesta dalla Società concessionaria.

Ma non si tratta solo di questo. L'attuale gestione della ferrovia riscattata calabro-lucana (che è ancora in gestione commissaria-

riale) costa allo Stato 500 milioni al mese per il solo esercizio. Bisogna tenere presenti queste ragioni di ordine giuridico ed economico per considerare che il problema non è di facile soluzione.

Il mio augurio è, con l'ausilio dei suggerimenti che mi verranno dalla Commissione, di poter trovare una soluzione del difficile problema tenendo presenti le attuali condizioni del bilancio dello Stato.

Il riscatto delle ferrovie concesse non è certo il più idoneo per risolvere il problema di carattere generale: questo è ben diverso e di più ampia portata e dovrà essere discusso con estrema serenità e rigoroso senso di responsabilità nella Commissione competente. Il problema dei trasporti va oggi guardato con una visione del tutto nuova, tenendo cioè presenti le nuove realtà e le nuove esigenze. Anche le stesse linee delle Ferrovie dello Stato (non solo i cosiddetti rami secchi, che purtroppo gravano enormemente, dal punto di vista economico, sull'azienda ferroviaria, ma anche altri rami che uniscono distanze brevi tra due città) vanno rivedute perchè, a mio parere, dovrebbero essere sostituite con trasporti su strada, gestiti ugualmente dalle Ferrovie dello Stato con criteri moderni che certamente faranno realizzare maggiori economie e, soprattutto, saranno di maggiore soddisfazione per i viaggiatori.

Questo è quindi un problema che — ripeto — va studiato con la massima attenzione e con doverosa serenità per non commettere errori che potrebbero essere peggiori di quelli attuali.

Veniamo ora ai finanziamenti delle ferrovie municipalizzate. Senatore Ferrari, per quel che mi consta, le ferrovie municipalizzate non hanno un trattamento inferiore a quello delle altre ferrovie concesse. La situazione attuale è la seguente: tutte le ferrovie concesse, comprese quelle municipalizzate, gravano, per il solo esercizio nientemeno che per circa 20 miliardi all'anno sul bilancio del Ministero dei trasporti. Ora i 20 miliardi sono equamente distribuiti e non vi è nessuna ferrovia municipalizzata — per quel che ricordo — che abbia reclamato di aver avuto un trattamento inferiore alle al-

tre. Quando ero Sottosegretario di Stato al Ministero dei trasporti ricordo che in quell'epoca tra le ferrovie concesse indicavamo come modello in Italia, perchè avevano i bilanci in pareggio, la Milano-Nord, la Roma-Viterbo e la Circumvesuviana. Oggi tutte e tre hanno un *deficit* di esercizio semplicemente impressionante. Tanto per citare un esempio, ricordo che la Circumvesuviana, che è nella mia città di Napoli, ha un capitale sociale di 1 miliardo e 200 milioni ed un *deficit* di esercizio di 1 miliardo e 400 milioni. Se fosse una ditta privata dovrebbe senz'altro essere portata al fallimento, perchè quando il debito di esercizio assorbe completamente il capitale e lo supera, non c'è altra soluzione che la dichiarazione di fallimento. Questo per dire che la situazione è veramente drammatica per tutte le ferrovie in concessione e proprio per questo si impone lo studio, per un riassetto generale che riduca, soprattutto, il gravissimo onere.

FERRARI GIACOMO. Sull'applicazione dei danni di guerra e sulla legge n. 1221.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La ricostruzione delle ferrovie e tramvie — danneggiate dagli eventi bellici — è stata portata a termine.

I provvedimenti in conformità della legge n. 1221 sono stati eseguiti; la legge è, però, inoperante mancando il relativo stanziamento dei fondi di circa 120 miliardi. Senatore Ferrari, se avrò il piacere di una sua visita, le farò vedere che cosa stiamo facendo per ottenere dal Ministero competente i mezzi necessari ed adempiere così il nostro dovere.

Per quel che riguarda la disciplina delle pubbliche autolinee, il progetto è allo studio.

Sul quarto punto « valutare nella sua importanza e improrogabile urgenza la necessità di potenziare gli impianti e i mezzi di trasporto nei grandi centri urbani e nei centri industriali per i movimenti di massa »; questo rientra proprio nel quadro del piano quinquennale. Quando riferirò in una delle prossime sedute alla Commissione metterò in evidenza che anche questa esigenza impor-

tantissima di agevolare i trasporti soprattutto delle classi più umili si sta attuando.

Quinto punto: « potenziare il piano quinquennale in corso con anticipazione nei tempi ». Posso dire questo. Sono cifre che risultano da continui comunicati che facciamo: fino a questo momento sono stati approvati progetti per 466 miliardi. Vi sono altri progetti in corso di approvazione. Ogni settimana, presiedo, per seguire personalmente lo sviluppo del lavoro, il Consiglio di amministrazione dell'Azienda e nulla trascurare per ottenere, con quella doverosa insistenza che deve avere il Ministro dei trasporti, che il piano, nei limiti consentiti anche dal bilancio, venga portato a compimento.

Per quanto riguarda la manutenzione posso assicurare che nel bilancio preventivo di quest'anno essa è finanziata nei limiti di legge. Purtroppo non possiamo fare di più, date le limitate disponibilità di bilancio.

Sul quinto punto posso dirle, senatore Ferrari, che in cinque mesi ho ascoltato sempre con benevola comprensione tutte le richieste da parte dei diversi sindacati che si trovano nel mio Ministero. Due mesi fa ho ricevuto il sindacato della C.G.I.L. che ha firmato un verbale nel quale dà atto di essere soddisfatto di quello che potette ottenere in quel determinato momento. Quindi mi sono meravigliato (e questo lo dico in tutta sincerità e lealtà) quando i ferrovieri facenti capo a quel sindacato hanno recentemente fatto lo sciopero; voglio anche aggiungere che financo il cosiddetto quinto provvedimento è stato da me accolto in parte ed il disegno di legge, come comunicato sulla stampa, sarà presentato al più presto possibile all'approvazione del Consiglio dei Ministri. Questo per dire che al problema del personale dedico la massima doverosa attenzione; però debbo anche ottenere da parte del personale la comprensione umana che non tutto si può risolvere in brevissimo tempo e soprattutto quando urge risolvere prima problemi di maggiore interesse per la collettività. L'ultimo punto dell'ordine del giorno non ho nessuna difficoltà ad accettarlo. Sarò entusiasta se riuscirò a realizzare quello che da moltissimi anni non si è ancora potuto realizzare, cioè l'istituzione dell'organo di

coordinamento di tutti i trasporti per terra, mare e cielo. Ne sarò lietissimo e da parte mia farò tutto quello che è umanamente possibile. Anzi sono di opinione che bisogna fare qualcosa di più e cioè tentare di coordinare anche i Consigli superiori della marina mercantile e dell'aviazione civile. Spero di riuscirvi. Desidero ringraziare il senatore Ferrari per l'apporto che ha dato con serenità, con competenza e con passione ai problemi sui quali credo di aver risposto, sia pure sinteticamente.

**PRESIDENTE.** Vi è ora l'ordine del giorno dei senatori Bosso e Bergamasco. Poichè nessuno dei due presentatori è presente si intende che vi abbiano rinunciato.

Vi sono ora altri due ordini del giorno riguardanti l'I.N.T.

**JERVOLINO.** *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Vorrei precisare che la finalità dell'I.N.T. nell'aderire all'A.N.A.C. non è quella di rinunciare alla sua autonomia. L'I.N.T. conserva senz'altro la sua autonomia. La finalità è di non isolarsi dalle altre organizzazioni di trasporto.

Mi è stato detto che ci sono degli impegni specifici assunti da parte del senatore Corbellini quando era al mio posto. Io mi attenterò senz'altro agli impegni che sono stati assunti.

Desidero rilevare che si tratta di una questione di natura politica, per cui io debbo sentire anche gli altri Ministeri interessati ed eventualmente il Consiglio dei ministri. Comunque, tanto per non lasciare ombre su questo problema, ripeto che, conformemente agli impegni assunti dal ministro Corbellini, farò tutto quello che umanamente è possibile per sapere accolta la richiesta contenuta nell'ordine del giorno in esame.

**FERRARI GIACOMO.** Non ho che da ringraziare il Ministro della sua risposta che è stata molto ampia. Vi sono alcuni punti però che partono da impostazioni politiche diverse, per cui ovviamente io mi riservo di ripresentare l'ordine del giorno in sede di Assemblea.

MARTINEZ. Noi abbiamo presentato l'ordine del giorno rifacendoci a quello che era un impegno assunto dal ministro Corbellini, e riteniamo, sulla base dell'accenno fatto poco fa dal ministro Jervolino, che questo distacco possa essere realizzato attraverso quella che è l'indicazione da noi data nell'ordine del giorno, secondo la quale a questo distacco dalle organizzazioni dalla Confindustria, dovrebbe seguire una integrazione in quelle che sono le organizzazioni sindacali degli enti pubblici. Questa ci pare che sia cosa conforme non solo alla logica della situazione, ma anche a quello che è il tipo di programmazione che lo stesso Governo si è impegnato a realizzare.

Pertanto, onorevole Ministro, lei dovrà veramente preoccuparsi di questo problema essendo esso in contrasto con quello che è l'indirizzo generale della politica governativa in questo settore.

DI PAOLANTONIO. Ha ragione il Ministro quando dice che il problema è eminentemente politico. Infatti oggi assistiamo a questo assurdo: l'I.N.T. oggi è l'unico ente a totale partecipazione statale che è ancora aderente ad una organizzazione della Confindustria. Lei sa, signor Ministro, che il Parlamento, con una mozione prima e con una legge poi, ha stabilito per tutti gli enti a partecipazione statale il distacco dalla Confindustria. Invece l'I.N.T. inspiegabilmente mantiene ancora questa adesione.

Non si tratta quindi di un problema tecnico, ma di un problema politico, specie per un'azienda di autotrasporti, perchè tra l'altro in questo settore è evidente il contrasto di interessi tra un'azienda a capitale statale e una organizzazione sindacale privata: la quale ovviamente, nella sua politica di difesa di interessi privati, non può provvedere a tutelare contemporaneamente gli interessi di una azienda a partecipazione statale.

Oggi questo problema si fa ancora più urgente, onorevole Ministro, perchè, come lei sa, a questo distacco tra l'altro è legata la sorte di una vertenza che ormai dura da ol-

tre un anno e mezzo tra l'I.N.T. e il proprio personale. Bisogna pertanto mettere ordine in queste cose, e quando noi parliamo di massima urgenza intendiamo proprio mettere in rilievo la necessità di immediati provvedimenti. Se lei farà una cosa di questo genere, onorevole Ministro, legherà il suo nome — me lo lasci dire — ad un atto concreto di una politica nuova nel campo dei trasporti, anche se limitato ad un solo settore.

Dal momento che l'onorevole Ministro ha praticamente accettato il nostro ordine del giorno, preannunciando quanto ha intenzioni di fare, una volta sentiti gli altri colleghi di Governo, io mi dichiaro soddisfatto.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tengo a ribadire che se si fosse trattato di un problema unicamente tecnico, avrei potuto dare anche una risposta immediata. Ma, come è stato riconosciuto da tutti, è un problema squisitamente politico; pertanto ho il dovere di informare gli altri Ministeri interessati e, se del caso, tutto il Governo. Comunque ho promesso che con la massima urgenza studierò questo problema nella speranza di portarlo con altrettanta urgenza a soluzione.

PRESIDENTE. Esaurito l'esame degli ordini del giorno, passiamo a quello degli articoli del disegno di legge n. 502, relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e della tabella n. 9.

*(Senza discussione sono approvati gli articoli da 59 a 64 e la Tabella n. 9).*

I relatori del disegno di legge sono invitati a tener conto delle decisioni della Commissione nella stesura della relazione per la Assemblea.

*La seduta termina alle ore 13,20.*

Dott MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari