

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 1957

(108^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza
del Vice Presidente ROMANO Domenico

INDICE

Disegni di legge:

« Modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni » (1925) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE Pag. 1744, 1745
FOCACCIA, relatore 1744

« Autorizzazione della spesa di lire un miliardo, in cinque esercizi finanziari, per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza » (1994) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, relatore 1746, 1747
CAPPELLINI 1746, 1747
PIOLA, Sottosegretario di Stato per le finanze 1747

« Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri » (2025) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 1738, 1741
BARBARO 1740
FOCACCIA 1740

MANNIBONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti Pag. 1741
MASSINI 1739, 1740
PORCELLINI 1739
RICCIO, Sottosegretario di Stato per il tesoro 1740
TARTUFOLE, relatore 1738, 1739, 1740

« Provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi, nonché per conseguenti opere di interesse igienico e turistico » (2051) (D'iniziativa dei deputati Ermini e Jervolino Angelo Raffaele) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE 1732, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738
BARBARO 1735
BUIZZA, relatore 1732, 1737
CAPPELLINI 1734, 1737
CERABONA 1734
PORCELLINI 1735, 1737
RESTAGNO 1736
ROFFI 1735, 1738
SEDATI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 1738
TARTUFOLE 1734, 1736, 1737
VACCARO 1734
ZANOTTI BIANCO 1735, 1738

La seduta è aperta alle ore 9,45.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Cappellini, Cerabona, Crollanza, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Molinari e Pucci sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Cingolani e Imperiale.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Roffi e Zanotti Bianco.

Intervengono il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni Mattarella e il Sottosegretario di Stato per le finanze Piola, per il tesoro Riccio, per i lavori pubblici Sedati e per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei deputati Ermini e Jervolino Angelo Raffaele: « Provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi, nonché per conseguenti opere di interesse igienico e turistico » (2051) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Ermini e Jervolino Angelo Raffaele: « Provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi, nonché per conseguenti opere di interesse igienico e turistico », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BUIZZA, relatore. Gli onorevoli presentatori di questo disegno di legge nella loro relazione dicono:

« Riteniamo superfluo usare parole per porre in rilievo l'essenza e l'importanza dei valori spirituali connessi col nome di Assisi, dai quali trae ispirazione e sui quali trova fondamento la proposta di legge che abbiamo lo onore di presentarvi, tanto questi valori sono noti a voi e al mondo intero, come connotati con l'uomo e vincolati alla nostra civiltà.

Ad essi gli uomini tutti, di ogni terra e di ogni tempo, di qualsiasi condizione o convinzione rendono infatti ossequio, quali elementi necessari di vita per i singoli e per la società: tali la esaltazione dell'amore e della carità tra gli uomini, la lotta contro gli egoismi e il disprezzo della ricchezza, la difesa del lavoro e della sua dignità, la virtù del perdono; inso-

stituibili strumenti volti ad assicurare la pace, il conforto al dolore, una più equa distribuzione di beni e un più onesto ordinamento delle strutture sociali ».

Poi vengono ricordate particolari opere monumentali sul territorio di Assisi e gli onorevoli deputati proponenti dicono che sulla traccia del disegno di legge per la salvaguardia del carattere monumentale e lagunare di Venezia e per il risanamento di opere di interesse civico e turistico (approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 2 agosto 1954, modificato poi dalla Commissione della Camera e approvato nel testo definitivo pervenuto dalla Camera anche dalla nostra Commissione il 5 marzo 1956, e pertanto diventato legge a tutti gli effetti), essi hanno tracciato la loro proposta di legge, ora qui in discussione.

Gli onorevoli colleghi sanno come si vada accentuando il problema della conservazione del carattere storico e artistico dei centri urbani; sanno come vada accentuandosi la lotta tra innovatori e conservatori, fra coloro che sostengono che non si deve, anche se si vuole modificare, variare quello che è l'aspetto fondamentale — architettonico ed urbanistico — delle vecchie città e fra coloro che invece ritengono che si debba innovare, demolire e ricostruire le vecchie città per renderle più rispondenti alle esigenze moderne.

Comunque qui c'è un patrimonio di carattere storico ed artistico che non voglio dire che stia per andare in rovina, ma che è certamente su tale china e che si trova oggi in condizioni abbastanza fatiscenti, condizioni che richiedono per lo meno il restauro di quello che c'è di pregevolmente artistico, di storico e di architettonicamente importante, a salvaguardia soprattutto del carattere fondamentale dell'epoca, che si vuole conservare, e che minaccia di essere disturbato dalle innovazioni che le moderne esigenze richiedono e che vanno prospettandosi anche nella zona di Assisi.

Il disegno di legge presentato dagli onorevoli Ermini e Jervolino, disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati all'unanimità, consta di 22 articoli e prevede l'esecuzione di opere per il restauro, per la conservazione dei monumenti, per la demolizione e la abolizione delle sovrastrutture che sono venu-

te a sovrapporsi agli edifici di importanza storica e architettonica, oltretutto l'esecuzione di lavori che devono servire a rendere più accessibile la zona, più praticabile, diremo, non solo, ma anche a permettere di accogliere con maggior facilità le comitive, sia nazionali, sia estere, che ad Assisi confluiscono.

Il disegno di legge prevede l'esecuzione di opere le cui spese sono in parte a carico dello Stato, in parte a carico del Comune di Assisi ed in parte a carico dei privati.

Dopo quello che ho letto della relazione degli onorevoli proponenti, credo non sia il caso di dilungarmi per dimostrare l'importanza del disegno di legge in discussione, che si riferisce ad una zona importantissima dell'Italia: pertanto, passo senz'altro a darvi una illustrazione dei vari articoli.

L'articolo 1, preso in considerazione il centro storico cittadino del Comune di Assisi e i castelli medioevali tenuti presenti nel disegno di legge, delimita le aree entro le quali sono applicabili le provvidenze da esso previste e stabilisce che sono a carico dello Stato il restauro e il consolidamento delle opere monumentali e d'arte, nonché la sistemazione o l'apertura delle strade di accesso ai santuari e ai monumenti storici francescani e quelle di allacciamento tra i medesimi.

L'articolo 2 stabilisce quali sistemazioni e consolidamenti siano a carico dei proprietari degli edifici compresi nella zona sopracitata: le condizioni alle quali sia da concedersi ai privati medesimi, da parte dello Stato, un contributo del 30 per cento della spesa riconosciuta ammissibile; la possibilità di elevare tale contributo fino al 40 per cento quando si accertino determinate condizioni; la competenza del Sindaco a riconoscere la necessità dei suddetti lavori su parere conforme della Sovrintendenza ai monumenti, nonché ad eseguirli d'ufficio (articolo 153 del testo unico della legge comunale e provinciale del 4 febbraio 1915, n. 148).

L'articolo 3 prevede la concessione al Comune di un contributo statale nella misura del 50 per cento della spesa occorrente alle espropriazioni necessarie al fine di valorizzare singoli monumenti o santuari di particolare importanza.

L'articolo 4 enuncia le norme da seguire per la preparazione, nel primo trimestre di ogni anno, da parte del Comune, e l'approvazione, da parte del Provveditorato regionale delle opere pubbliche per l'Umbria, del programma di opere da eseguire nell'esercizio successivo e stabilisce che detta approvazione equivale, ove occorra, a dichiarazione di pubblica utilità.

L'articolo 5 attribuisce al Sindaco la facoltà di eseguire gli sfratti degli inquilini, resi necessari dalla esecuzione di opere di demolizione e di restauro e stabilisce le condizioni che il Sindaco stesso deve rispettare per tali sfratti.

L'articolo 6 autorizza il Comune a eseguire anche l'espropriazione degli immobili la cui occupazione giovi ad integrare le finalità dell'opera e detta le norme procedurali che il Comune deve seguire per attuare l'espropriazione.

Gli articoli 7 ed 8 dettano le norme per la determinazione delle indennità dovute ai proprietari dei beni espropriati.

L'articolo 9 autorizza la spesa di lire 2 miliardi e 300 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in dieci esercizi, a partire dall'esercizio 1957-58. Ogni anno la somma stanziata sarà ripartita in modo che tre quarti di essa siano destinati ai lavori di cui all'articolo 1 (lavori a carico dello Stato), un dodicesimo vada per i lavori di cui all'articolo 2 (contributo dello Stato a lavori eseguiti dai privati), e due dodicesimi vadano per le espropriazioni di cui all'articolo 3, salvo variazioni regolate da questo stesso articolo 9.

L'articolo 10 autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere al Comune di Assisi, con garanzia dello Stato, mutui fino a 2 miliardi di lire, da ripartirsi in 10 esercizi.

Gli articoli 11 e 12 stabiliscono per quali opere il Comune di Assisi possa utilizzare i mutui contratti in base all'articolo 10.

L'articolo 13 autorizza alcuni Istituti di credito e assicurativi a concedere mutui ai privati per i fini di cui all'articolo 2.

Gli articoli 14 e 15 dettano norme volte ad evitare che lo sviluppo delle attività artigiane

e industriali venga a ledere il carattere della città e del paesaggio e, al riguardo, prevedono agevolazioni tributarie.

Gli articoli 16 e 17 concedono l'esenzione fiscale temporanea per l'incremento degli impianti e delle attrezzature alberghiere.

Gli articoli 18 e 19 si riferiscono al regime fiscale dei fabbricati cadenti nel perimetro di cui all'articolo 1, in relazione alle spese di riparazione e di manutenzione delle quali i proprietari sono obbligati alla tempestiva esecuzione.

L'articolo 20 tratta delle imposte che gravano sul passaggio di proprietà al Comune degli edifici dallo stesso espropriati o acquistati per l'esecuzione della presente legge.

Con l'articolo 21 si dispone per la copertura della spesa nell'esercizio 1957-58, mentre infine, con l'articolo 22, si autorizza il Ministro del tesoro ad apportare in bilancio, con proprio decreto, le occorrenti variazioni.

Devo inoltre comunicare che la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non aver nulla da osservare dal lato finanziario e che la 9^a Commissione, della quale è pervenuto il parere, si esprime favorevolmente all'accoglimento del disegno di legge in discussione.

Pertanto vi propongo di approvare il disegno di legge nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati.

VACCARO. È superfluo fare dei rilievi su questo disegno di legge, tanto esso è importante per i valori che si vogliono salvaguardare nella città di Assisi. Raccomando peraltro che i lavori progettati non finiscano per deturpare le bellezze della città, come purtroppo è avvenuto in altri luoghi.

TARTUFOLI. Aderisco entusiasticamente all'approvazione del disegno di legge: non si può non essere tutti d'accordo nel desiderare che sia salvaguardato il carattere storico ed artistico della città di Assisi.

Quanto alla preoccupazione del senatore Vaccaro per l'eventuale deturpazione della città, sono certo che avremo nella Sovrintendenza ai monumenti la più strenua difesa del patrimonio artistico di Assisi.

CAPPELLINI. Come il relatore ha osservato, il disegno di legge comporta un'opera di conservazione ed un'altra di innovazione. Mi dichiaro perfettamente d'accordo sulla necessità di far uso di entrambi i criteri, e mi dichiaro anche favorevole all'approvazione di questo disegno di legge che provvede alla salvaguardia del patrimonio artistico, storico e monumentale della città di Assisi.

Vorrei tuttavia fare alcune osservazioni di carattere generale. La nostra Commissione è sempre pronta ad esaminare e ad approvare disegni di legge come questo, che sono posti all'ordine del giorno con carattere di urgenza. Non dimentichiamo però che esistono ancora centinaia di migliaia di persone che vivono nelle caverne e nelle baracche, anche nella stessa Roma. Sarebbe quindi molto più utile devolvere la forte somma prevista da questo disegno di legge alla costruzione di case popolari, cosa che appare molto più urgente e necessaria. L'ideale sarebbe, naturalmente, che si potessero risolvere i due problemi parallelamente, ma il Governo ha già tante volte sottolineato la sua deficienza di fondi, che la sola soluzione possibile mi pare sia quella di operare una scelta tra le opere da compiere subito e quelle da accantonare. Tra le opere più urgenti metterei ovviamente la costruzione di case per coloro che vivono in baracche e stamberghie, esposti a malattie e in una promiscuità veramente contraria al concetto della santità della famiglia.

Non mi oppongo all'approvazione del disegno di legge, di cui riconosco l'importanza. Tuttavia, mentre la nostra Commissione discute ed approva di continuo disegni di legge non eccessivamente urgenti, che si riferiscono ad opere e a lavori di carattere religioso, depreco che si trascurino o si ritardino altri provvedimenti, a mio avviso ben più urgenti.

PRESIDENTE. Abbiamo già discusso delle leggi, come quella dell'I.N.A.-Casa, che sono ora in via di progressiva attuazione: ma non si può fare tutto insieme e bisogna dar tempo al tempo.

CERABONA. Darò la mia approvazione al disegno di legge, come già ho fatto per gli ana-

loghi disegni di legge per Venezia e per Cascia. Vorrei però notare che noi qui vediamo stanziare molti miliardi per opere d'arte e particolarmente per luoghi di devozione, il che è bello per un Paese come il nostro; ma vorremmo che, parallelamente ad una cattedrale o ad una parrocchia, venisse costruita una strada o un pozzo o una casa. Leggendo le statistiche riguardanti l'Italia meridionale si ha un'idea della quantità di tuguri in cui la popolazione vive; perciò, oltre alle chiese e alle cattedrali, è nostro dovere di italiani provvedere alle case per la povera gente. Proprio in onore del Santo, il cui santuario vogliamo ora restaurare, non dobbiamo dimenticare che c'è un'Italia che soffre nella miseria più nera.

PRESIDENTE. Per questi problemi vi sono leggi che si vanno attuando progressivamente.

PORCELLINI. Il gruppo socialista è favorevole al disegno di legge in discussione, ma dichiara che lotterà anche per la soluzione dei problemi esposti ora dai senatori Cappellini e Cerabona. Vi sono molte, troppe leggi che attendono di essere discusse. Faccio voto che si cerchi di accelerare i tempi e di affrettare la approvazione di questi disegni di legge.

BARBARO. Ci troviamo di fronte ad un disegno di legge molto interessante, perchè la tutela delle opere d'arte è un dovere per tutti gli italiani. Dobbiamo però, come già in molti altri casi, trovare un punto di equilibrio tra la difesa delle opere d'arte e di quelle sacre alla religione, e l'interesse commerciale del turismo.

Il senatore Zanotti Bianco si è informato sull'ammontare delle spese necessarie per i restauri, ed ha saputo che esso non supera i 560 milioni: il resto, che ammonterebbe quindi a un miliardo e settecentoquaranta milioni, sarebbe di pertinenza del Genio civile. Come ho detto già in seno alla 6^a Commissione, è necessario conoscere il piano dei lavori che si intende compiere, allo scopo di tranquillizzarci. Temiamo infatti che, a scopi puramente commerciali, vengano deturpati dei monumenti.

PRESIDENTE. L'articolo 4 del disegno di legge dà tutte le garanzie riguardo al programma.

ZANOTTI BIANCO. Appena ho saputo che era stato chiesto il parere della 6^a Commissione su questo disegno di legge, ho telefonato al Sovrintendente alle belle arti di Perugia, perchè mi desse l'elenco delle opere da restaurare. Ho potuto chiedere l'elenco nella mia qualità di Presidente della Società « Italia nostra », che ha ultimamente dato al Ministero trenta milioni per restauri. La spesa prevista per i lavori ad Assisi e dintorni ammonta a cinquecentosessanta milioni; la legge prevede, invece, la spesa di due miliardi e trecento milioni (si noti, a questo proposito, che la Sovrintendenza ai monumenti dispone, per tutta l'Italia, di un solo miliardo per il personale, gli scavi, i restauri e via dicendo). Ora, dare al Genio civile la somma di un miliardo e mezzo vuol dire distruggere Assisi. Assisi è una piccola città e deve restare tale: purtroppo già si è cominciato a costruire una grande strada che ne travisa completamente lo spirito, come ha osservato giustamente Antonio Cederna nel suo articolo « San Francesco in torpedone ».

PRESIDENTE. Il suo elenco riguarda le opere di restauro, ma tutta la zona ha bisogno di essere risistemata.

ZANOTTI BIANCO. Ma in questo modo sarà rovinata.

PRESIDENTE. L'articolo 4 del disegno di legge evita questo pericolo, vincolando il programma al parere della Sovrintendenza ai monumenti.

ZANOTTI BIANCO. Appartengo alla Commissione parlamentare per l'istruzione pubblica e le belle arti, ed abbiamo continuo motivo di lamentarci degli errori compiuti dal Genio civile, di cui fanno parte persone del tutto incompetenti.

ROFFI. Il senatore Zanotti Bianco ed io stesso siamo venuti qui per esporre il pensiero della Commissione della pubblica istruzione in

merito al disegno di legge in questione, dato che ancora non è stato possibile far pervenire alla 7ª Commissione il parere di competenza.

La nostra Commissione è pienamente consapevole della necessità dei lavori di restauro, ma per quel che concerne le opere nuove si va contro lo spirito di una precedente legge, che è anche citata nella relazione, in base alla quale si fa di tutto il territorio di Assisi una specie di *sancta sanctorum* assolutamente intoccabile. Il *noli me tangere* è il principio fondamentale di una illuminata politica culturale: riguardo alle opere d'arte si è più progressivi quanto più si è conservatori, perchè il volto delle città si conserva attraverso i secoli, e non possiamo assumere la responsabilità di cambiarlo.

Il parere della nostra Commissione è dunque questo: che si compia solo opera di conservazione e di restauro, e poichè per questa opera è sufficiente la cifra indicata dal senatore Zanotti Bianco, si devolva la somma restante al Ministero della pubblica istruzione perchè l'impieghi per altri monumenti che pur necessitano di lavori di restauro.

TARTUFOLI. Questa Commissione stava deliberando per l'approvazione di questo disegno di legge. Non mi permetto di dubitare dell'alta preparazione della Commissione della pubblica istruzione in materia artistica, ma la competenza specifica di ognuno di noi nel seno di una Commissione non è tale da coincidere sempre con la natura della Commissione stessa. Desidero rivendicare la possibilità che anche in questa Commissione si trovino persone che si intendono d'arte. L'articolo 4 del disegno di legge dice espressamente che le provvidenze devono essere disposte su approvazione di un organo tecnico competente quale è la Sovrintendenza alle belle arti. Possiamo quindi considerare superate le preoccupazioni, pur legittime, del senatore Zanotti Bianco, timoroso che si possa deturpare la bellezza artistica della città di Assisi. D'altra parte non è possibile accettare la tesi del senatore Roffi, secondo il quale il progresso è in antitesi con determinate esigenze; altrimenti si dovrebbero togliere da Assisi le ferrovie, le strade ampie,

le automobili e ritornare al somarello. Oggi gli stessi frati del Poverello di Assisi viaggiano in automobile, pur conservando nel cuore l'insegnamento del Santo.

Il problema della mancanza di fondi della Sovrintendenza alle belle arti è una diversa questione. Gli organi competenti hanno formulato il programma di questo provvedimento nell'intento di salvaguardare i valori di Assisi, città tanto cara al cuore degli italiani; la Camera ha dato voto favorevole. Vogliamo fermarci per il solo parere difforme della 6ª Commissione? Nessuno ci vieta, peraltro, di formulare un preciso ordine del giorno che richiami la attenzione della Sovrintendenza alle belle arti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sulla necessità che Assisi resti quella che la storia ci ha tramandato.

PRESIDENTE. Vorrei far notare al senatore Roffi che, anche se il termine per l'estensione del parere non è ancora scaduto, il disegno di legge ha carattere di urgenza, e quindi il termine regolamentare è più breve. Desidero inoltre ribadire ancora una volta il concetto che l'articolo 4 stabilisce che il programma sia sottoposto al giudizio della Sovrintendenza alle belle arti.

RESTAGNO. Prima dell'intervento dei senatori Roffi e Zanotti Bianco, la nostra Commissione si era già mostrata favorevole all'approvazione del disegno di legge. I nostri due colleghi hanno certamente compreso il significato altissimo di questo disegno di legge organico, che sviluppa un programma distribuito in dieci anni. Condivido pienamente le chiare affermazioni del senatore Tartufoli, e penso che anche per la nostra dignità non si possa tornare su una deliberazione già presa. Penso quindi che si debba approvare il disegno di legge. I rappresentanti amministrativi della zona ne conoscono certamente meglio di noi le necessità, e son pronti a tutelarne gli interessi storici ed artistici.

Desidero infine far notare al senatore Cappellini che le argomentazioni da lui portate, a proposito della gravissima situazione di disagio nel settore edilizio, non costituiscono un problema che possa essere affrontato ora, du-

rante la discussione di questo disegno di legge. La spesa da esso prevista è di circa duecento milioni all'anno, mentre i problemi che vi preoccupano richiedono spese di centinaia di miliardi.

In conclusione, ritengo sia opportuno che la Commissione approvi senz'altro il provvedimento in discussione.

CAPPELLINI. I senatori Tartufoli e Restagno si sono richiamati alla nostra precedente unanimità nell'approvare questo disegno di legge, ma non hanno ricordato le riserve da me presentate, riguardo ad una certa graduatoria nell'importanza ed urgenza delle opere da eseguire. Lo stanziamento di due miliardi e trecento milioni è assai forte, se si pensa che si lesinano i cento o i centocinquanta milioni per opere assai più urgenti. Naturalmente non siamo contrari alla difesa e alla conservazione di determinate opere che hanno un alto valore artistico, monumentale o storico: da ciò la nostra approvazione al disegno di legge. Ora però son sorti dei fatti nuovi, con le affermazioni dei senatori Zanotti Bianco e Roffi.

Alla luce delle precisazioni fatte dai colleghi della 6^a Commissione non desideriamo più che il disegno di legge sia approvato con urgenza. La 6^a Commissione dichiara di non aver ancora avuto il tempo di esaminare a fondo questa questione tanto delicata, e noi dobbiamo avere la correttezza di darle questa possibilità.

PRESIDENTE. Le preoccupazioni concernenti i lavori non sono valide, perchè tutto il programma sarà sottoposto all'approvazione della Sovrintendenza ai monumenti, che è perfettamente qualificata per giudicare in merito.

BUIZZA, *relatore*. Desidero ringraziare il senatore Zanotti Bianco per averci dato degli elementi di riferimento. Se la somma necessaria per i lavori di restauro non supera i cinquecentosessanta milioni, il restante miliardo e settecentoquaranta milioni di lire devono restare al comune di Assisi per le opere nel centro storico cittadino e nei castelli medioevali citati dall'articolo 1.

Osservando la carta della zona compresa dall'articolo primo, ho veduto che essa è di circa quattrocento chilometri quadrati, e comprende tutti i castelli medioevali completamente isolati, e che devono essere allacciati ad Assisi con delle strade. Per aprire queste strade occorrerebbe molto più che un miliardo e settecentoquaranta milioni. È evidente però che non si può trasformare ad esempio un sentiero storico in una grande strada: in caso, si potrebbe costruire una strada a lato, poco lontano. Ma quel che è certo è che oggi non si può impedire che si acceda in macchina a quei castelli. L'importante è che queste nuove opere vengano compiute in modo da non turbare o modificare l'aspetto storico del paesaggio o la struttura dei monumenti.

Inoltre, la somma di un miliardo e settecentoquaranta milioni deve servire anche per i contributi da dare ai privati che riparano o ripristinano i loro edifici, e per le espropriazioni. Il Comune di Assisi è autorizzato a contrarre mutui fino alla concorrenza di due miliardi da ripartirsi in dieci esercizi finanziari, per eseguire lavori sotto la sorveglianza della Sovrintendenza ai monumenti: mi pare tutto perfettamente regolare, e non vedo cosa si opponga alla nostra approvazione del disegno di legge.

PORCELLINI. Confermo le mie precedenti affermazioni, ma i fatti nuovi che si sono verificati mostrano la necessità di un esame molto più approfondito del problema. Il carattere di urgenza attribuito al disegno di legge non significa che esso debba essere discusso e approvato in 24 ore. Propongo perciò di rinviare il seguito della discussione alla prima seduta dopo le vacanze.

TARTUFOLI. Posto in questi termini il problema, anche noi non intendiamo raccomandare oltre il ragionevole ai colleghi di approvare con urgenza il provvedimento; sono quindi anch'io favorevole al rinvio della discussione. Mi auguro che alla ripresa dei lavori il relatore sia in possesso di tutte le indicazioni sufficienti a darci un'idea precisa dei lavori da compiere.

ZANOTTI BIANCO. Ringrazio il senatore Tartufoli per la sua proposta. Un problema di questa portata deve essere approfondito in modo veramente serio.

ROFFI. Mi associo al ringraziamento.

SEDATI, *Sottosegretario per i lavori pubblici*. Desidero esprimere il mio deferente saluto all'onorevole Presidente e agli onorevoli senatori nella speranza di poter offrire la più ampia collaborazione per i futuri lavori.

In merito al disegno di legge in esame i deputati Ermini, Jervolino ed altri hanno già espresso il proprio parere favorevole. Le ragioni per le quali il Governo è favorevole saranno da me esposte alla ripresa dei lavori.

PRESIDENTE. È evidente che la Commissione è concorde nel voler rinviare il seguito della discussione del disegno di legge in questione alla ripresa dei lavori.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri » (2025).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. La liquidazione della G.R.A. comporta la cessazione del rapporto di impiego o di lavoro del personale dipendente dalla G.R.A. stessa e che si trovi alle dipendenze dell'Ente da data anteriore al 28 febbraio 1957, alla fine del terzo mese successivo a quella data di entrata in vigore del provvedimento in discussione. Tale data è stata prescelta in analogia a quanto previsto con il provvedimento in corso di approvazione, concernente la sistemazione delle 190 unità, di cui 82 della G.R.A., già distaccate nella posizione di comando presso l'Ispettorato generale della motoriz-

zazione civile e dei trasporti in concessione. A tale personale si dà facoltà di presentare domanda, ai fini della assunzione, presso il Ministero dei trasporti. Naturalmente l'assunzione o l'inquadramento, in qualità di impiegati e salariati non di ruolo, decorre dal giorno successivo a quello della cessazione del rapporto di impiego o di lavoro presso la G.R.A. e deve essere subordinato, da parte degli interessati, al possesso dei requisiti richiesti dalle norme vigenti.

Nel provvedimento in esame è prevista la estensione agli impiegati, per tale modo assunti alle dipendenze dello Stato, delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, e nella legge 5 giugno 1951, numero 376, sul collocamento nei ruoli speciali transitori. Viene, altresì, precisato che il collocamento in tali ruoli è limitato a coloro che al compimento del 65° anno di età si trovino ad avere un'anzianità complessiva, utile ai fini della pensione, di almeno venti anni, considerando tanto l'anzianità di ruolo aggiunto, quanto quella di servizio statale non di ruolo: ciò per evitare che l'Amministrazione sia costretta a mantenere in servizio fino ad età molto avanzata il personale stesso, ed onde consentire a quest'ultimo il raggiungimento del minimo di servizio utile per acquisire il diritto alla pensione.

Il collocamento nei ruoli aggiunti sarà effettuato al compimento dell'anzianità prevista dall'articolo 1 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262; il periodo di tempo prescritto per il compimento di tale anzianità decorre dalla data di inquadramento del personale in uno delle categorie di impiego non di ruolo statale, e ciò per porre detto personale su di un piede di parità con il personale statale. Il personale assunto presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà adibito a mansioni proprie del personale dello esercizio della predetta Azienda: al personale stesso sono estese le disposizioni contenute nella legge 30 novembre 1952, n. 1844, relative alla sistemazione del personale straordinario ferroviario, con riferimento agli articoli 1, primo e secondo comma, 11 e 12 della citata legge, che meglio si adattano al caso del personale in questione.

Con il disegno di legge in esame si provvede alla sistemazione di 558 unità del personale della G.R.A., ma non di tutto il personale. Si potrebbe andare incontro ai bisogni di queste persone favorendo la creazione di cooperative; basterebbe dare la possibilità di circolare ai mezzi che già circolavano.

MASSINI. Sia i colleghi che il rappresentante del Governo sanno che il problema della G.R.A. si trascina dal 1951. La lotta condotta in questi anni è stata fatta principalmente per il mantenimento della G.R.A., con tutte quelle buone intenzioni che il relatore ha illustrato. L'attuale progetto di legge che ci viene presentato è il compromesso e la conclusione di cinque anni di discussione. Giunti a questo punto non si tratta più di stabilire se bisogna mantenere in vita la G.R.A. o fonderla con la I.N.T.: si tratta di sopprimere questo Ente, naturalmente salvaguardando l'avvenire del personale. Il disegno di legge in discussione non tranquillizza del tutto il personale della G.R.A.

Mentre in un primo tempo il personale della G.R.A., sparso in tutta Italia, ma per la maggior parte residente a Roma, aveva appreso la notizia della nuova sistemazione con un certo favore, pensando di vedersi assicurata la possibilità di continuazione nel lavoro, esso ora pensa che con le varie regolamentazioni troverà sistemazione definitiva solo una esigua minoranza di personale. Chiediamo che il Governo dichiari esplicitamente che, pur rispettando quel minimo di norme, necessarie per l'assunzione di personale da parte di un Ente pubblico, tali norme siano applicate con una certa larghezza. Si tratta di dire, in sostanza, una parola tranquillante. Tale mia riserva è in relazione all'articolo 4 del disegno di legge in esame.

L'altra mia osservazione si riferisce all'articolo 5 in cui è detto che il collocamento nei ruoli aggiunti è limitato a coloro che al compimento del 65º anno di età si trovino ad avere un'anzianità complessiva, utile ai fini di pensione, di almeno venti anni di servizio di ruolo aggiunto. Naturalmente ritengo che nella limitazione contenuta nel quarto comma dell'ar-

ticolo 5, si tenga conto e del servizio prestato presso la G.R.A. e di quello prestato presso altro Ente pubblico.

Nell'articolo 6 del disegno di legge in esame si parla di una liquidazione pari a tre mesi per gli impiegati ed a novanta giorni per gli operai. Nel primitivo disegno di legge (mi riferisco al progetto di legge del 1953) si parlava di sei mensilità o di 180 giorni.

TARTUFOLI, *relatore*. Mi associo alle osservazioni fatte dal senatore Massini.

PORCELLINI. Si pongono, ora, anche limitazioni alla sistemazione del personale della G.R.A. Tutto il personale della G.R.A. dovrà essere assorbito o dalla Motorizzazione civile o dalle Ferrovie dello Stato. Ritengo ciò un impegno morale, ed appunto per questo era bene evitare la dizione « devono rispondere ai requisiti »; teniamo presente che si tratta di personale che non ha più un lavoro, che deve trovare una sistemazione altrove, a prescindere dalle condizioni fisiche. Non vogliamo dire che vi sia del preconcetto e che questa sia una trappola articolata: affermo soltanto che si deve usare la massima larghezza per una adeguata sistemazione del personale della G.R.A. La proposta Tartufoli di sistemare il personale della G.R.A. attraverso la creazione di cooperative, non mi sembra che tenga in esatto conto la reale situazione di fatto.

TARTUFOLI, *relatore*. La mia proposta tendeva ad agevolare la sistemazione del personale non avente qualifiche sufficienti.

PORCELLINI. Vorrei fare una raccomandazione: nella liquidazione del materiale della G.R.A. è necessario tenere presente che vi sono, è vero, dei camions che sono veramente inutilizzabili; ma vi sono anche automezzi Fiat, acquistati di recente ed in piena efficienza che sarebbe possibile cedere vantaggiosamente all'I.N.T.

Dopo quanto detto ci dichiariamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge in esame.

FOCACCIA. Presento, di concerto con i colleghi Crollalanza, Barbaro, Vaccaro, Massini e Porcellini il seguente ordine del giorno: « La 7^a Commissione del Senato, a conclusione della discussione del disegno di legge n. 2025, invita il Governo a considerare i seguenti punti:

1) che alla copertura dell'onere derivante dalla applicazione della predetta legge sia provveduto dal Ministero del tesoro;

2) che sia nominato liquidatore della G.R.A. l'attuale commissario, allo scopo di accelerare le operazioni;

3) che sia concessa l'autorizzazione al trasporto merci in conto terzi a tutti i mezzi motorizzati idonei;

4) che per l'alienazione dei mezzi e dei materiali siano interpellati in primo luogo enti e società dello Stato, e poi cooperative di trasportatori che si fossero regolarmente costituite allo scopo;

5) che il personale da licenziare, perchè in difetto dei requisiti richiesti per l'assorbimento da parte dello Stato, sia liquidato nella stessa misura di quella già adottata per i precedenti licenziamenti, ossia con sei mensilità;

6) che nella considerazione del servizio prestato e nella applicazione dell'articolo 4, si usi la maggiore benevolenza possibile ».

TARTUFOLI, *relatore*. Sono d'accordo.

BARBARO. Dopo alterne vicende siamo giunti all'esame del disegno di legge in discussione: mi pare che lo Stato paghi di più e perda quello che avrebbe potuto essere un ottimo strumento agli effetti civili ed anche militari. L'ordine del giorno riveste particolare importanza soprattutto per gli impegni che dovranno essere soddisfatti nei confronti del personale preso in considerazione negli articoli 4 e 6.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Le contrastate vicende dell'Ente oggi in liquidazione, rendono più che mai opportuna la sollecita approvazione del disegno di legge in discussione.

Per quanto riguarda le aspettative del personale sono lieto di poter dare alla Commissione le più ampie assicurazioni: il disegno di legge in esame si inquadra in quelli che sono stati i voti del Parlamento per la soppressione degli enti superflui e si inquadra nello spirito della legge del 4 dicembre 1956, n. 1404, legge che è stata richiamata a bella posta nell'articolo 1. Qualche perplessità era sorta per il riferimento a tale legge, all'articolo 14. Sono però lieto di confermare che ieri alla Camera dei deputati, in sede deliberante, dalla IV Commissione è stato autorizzato uno stanziamento di 10 miliardi e 200 milioni per far fronte anche alle necessità della G.R.A.

Circa la sistemazione del personale, dichiaro che non solo non vi è alcuna intenzione di escludere chicchessia, ma che si cerca invece di agevolare con la maggiore benevolenza possibile la nuova sistemazione dei dipendenti.

Per quanto riguarda la osservazione fatta dal senatore Massini circa l'anzianità, credo che la riserva sia superata.

Circa la liquidazione, sei mensilità o 180 giorni, anzichè tre mensilità e novanta giorni, il disegno di legge parla chiaro.

Dichiaro infine di accettare l'ordine del giorno del senatore Focaccia, ed assicuro che il Governo terrà conto dei punti in esso considerati. Se sarà possibile largheggiare, senza modificare la legge, sarà fatto.

MASSINI. Sarebbe facile, agli effetti della liquidazione, sostituire il tre con sei e 90 giorni con 180 giorni. Prego di trasformare in emendamento tale mia proposta.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Credo possa essere sufficiente l'impegno del Governo di cercare d'accogliere, nei limiti del possibile, i desideri dei dipendenti della G.R.A., senza peraltro modificare il testo del disegno di legge.

MASSINI. Dopo le dichiarazioni del rappresentante del Governo, dichiaro di ritirare l'emendamento presentato, associandomi, peraltro, all'ordine del giorno presentato dal collega Focaccia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo compiacermi con gli onorevoli componenti della Commissione trasporti, per la benevolenza con cui hanno considerato questo nuovo disegno di legge. Gli onorevoli senatori vorranno dare atto al Governo che sin da quando era Ministro per i trasporti l'onorevole Mattarella, fu sostenuta la necessità della liquidazione della G.R.A., poichè non era più possibile tenere in vita un organismo malato. Mentre mi associo alle dichiarazioni fatte dal Sottosegretario Riccio e dal relatore Tartufo, debbo aggiungere che il Ministero dei trasporti, per la parte che lo riguarda, non potrà non usare quella benevolenza necessaria nei confronti del personale della G.R.A. che dovrà essere assunto dall'Ispettorato della motorizzazione o dalle Ferrovie.

Debbo ringraziare il senatore Massini per le dichiarazioni fatte, ma avvertirlo che si dovrà pur tenere conto di determinate condizioni fisiche nell'assunzione per particolari lavori, pur usando la massima benevolenza possibile, come è, del resto, nello spirito della legge.

Ritengo che dopo tali assicurazioni la Commissione possa passare senz'altro all'approvazione degli articoli del disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La Gestione raggruppamenti autocarri — G.R.A. — di cui al decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, è posta in liquidazione con le norme di cui alla legge 4 dicembre 1956, n. 1404, salvo quanto disposto con i successivi articoli.

(E approvato).

Art. 2.

Il rapporto di impiego o di lavoro del personale dipendente dalla G.R.A. cessa alla fine del terzo mese successivo a quello dell'entrata in

vigore della presente legge. Alla scadenza di detto periodo, che vale come preavviso della risoluzione del rapporto, si fa luogo alla liquidazione spettante in base alle vigenti norme di legge e di contratto.

Per le esigenze della gestione di liquidazione e per periodi di durata determinata può essere trattenuto in servizio, oltre il periodo previsto dal precedente comma, il personale strettamente indispensabile. All'atto della cessazione delle prestazioni al personale che non consegue l'assunzione alle dipendenze dello Stato ai sensi della presente legge sarà corrisposta una integrazione della liquidazione predetta considerando in aggiunta all'anzianità già maturata, il periodo di effettive prestazioni presso la gestione di liquidazione.

(E approvato).

Art. 3.

Il personale che alla entrata in vigore della presente legge si trova alle dipendenze della G.R.A. da data anteriore al 28 febbraio 1957 può chiedere di essere assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti nelle categorie del personale non di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o in qualità di agente straordinario dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nei limiti numerici e per le singole categorie e qualifiche indicate nell'allegata tabella.

Le domande per le assunzioni devono essere presentate a pena di decadenza, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, al Ministero dei trasporti.

Il personale stesso continuerà a prestare servizio presso la G.R.A. anche dopo la presentazione della domanda di assunzione alle dipendenze delle Amministrazioni statali e fino al termine indicato nell'articolo 2.

(E approvato).

Art. 4.

L'assunzione e l'inquadramento nelle varie categorie e qualifiche indicate nella allegata tabella sono subordinati al possesso, da parte

degli interessati, del titolo di studio e degli altri requisiti prescritti per il personale statale non di ruolo; l'assunzione e l'inquadramento alle dipendenze dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono subordinati al possesso dei requisiti prescritti per il personale straordinario.

Le assunzioni decorrono dal giorno successivo a quello di scadenza del termine indicato al primo comma del precedente articolo 2.

(È approvato).

Art. 5.

Al personale assunto presso le Amministrazioni dello Stato ai sensi del precedente articolo 4 compete il trattamento giuridico ed economico previsto per il personale statale non di ruolo e ad esso si estendono, in quanto applicabili, le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, ed alla legge 5 giugno 1951, n. 376, ai fini del collocamento nei ruoli aggiunti delle Amministrazioni dello Stato, previsti dagli articoli da 344 a 350 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Al personale assunto presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si applicheranno le norme previste dagli articoli 1, 1° e 2° comma, 11 e 12 della legge 30 novembre 1952, n. 1844, concernente la sistemazione a ruolo del personale straordinario delle Ferrovie dello Stato. La sistemazione a ruolo non potrà avvenire prima che sia trascorso un periodo di tempo pari a quello prescritto dalle disposizioni in vigore per il collocamento nei ruoli aggiunti delle altre Amministrazioni dello Stato.

Il periodo per il compimento dell'anzianità minima occorrente per l'applicazione dei precedenti commi decorre dalla data di assunzione nelle categorie del personale non di ruolo statale.

Il collocamento nei ruoli aggiunti è limitato a coloro che al compimento del 65° anno si trovino ad avere una anzianità complessiva utile ai fini di pensione di almeno 20 anni di servizio di ruolo aggiunto nonchè di servizio statale non di ruolo per il quale è fatto obbligo di riscatto ai sensi delle vigenti disposizioni. La domanda di riscatto del servizio statale non di

ruolo deve essere presentata, contemporaneamente a quella di collocamento nei ruoli aggiunti, pena la decadenza dal collocamento nei ruoli stessi.

(È approvato).

Art. 6.

Al personale della G.R.A. che non venga assunto ai sensi dei precedenti articoli 3 e 4 alle dipendenze dello Stato è corrisposta una integrazione del trattamento di cui al precedente articolo 2, pari a tre mensilità dello stipendio o della paga e delle indennità accessorie aventi carattere continuativo se trattasi di impiegati ovvero pari a 90 giornate della paga e delle indennità accessorie, sempre a carattere continuativo, se trattasi di personale salariato.

Tale integrazione va computata sull'ammontare dello stipendio o della paga spettante alla scadenza del termine indicato al primo comma del precedente articolo 2.

(È approvato).

Art. 7.

All'onere derivante, nell'esercizio finanziario 1957-58, dalla corresponsione del trattamento economico al personale della G.R.A. assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) si provvede a carico del fondo di cui all'articolo 14 della legge 4 dicembre 1956, n. 1404. A tale uopo il Ministro del tesoro è autorizzato a prelevare dal detto fondo le somme occorrenti e ad iscriverle nello stato di previsione dell'entrata e a quello della spesa del Ministero dei trasporti.

Alla spesa occorrente, nell'esercizio finanziario 1957-58, per la corresponsione del trattamento economico al personale assunto alle dipendenze dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si provvede con i fondi iscritti nei capitoli 9, 11 e 98 dello stato di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)163^a SEDUTA (24 luglio 1957)

previsione della spesa dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio stesso.

(È approvato).

A. t. C.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a prov-

vedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Da ora lettura della tabella allegata al provvedimento.

TABELLA.

I. — Ispettorato Generale M.C.T.C.

Avventizi di 1 ^a Categoria	9
» » 2 ^a Categoria	34
» » 3 ^a Categoria	115
» » 4 ^a Categoria	50
	208
Totale	208

N. B. — Possono essere effettuate assunzioni in II, III e IV categoria anche oltre i relativi posti previsti in tabella, purchè siano lasciati vacanti altrettanti posti in categoria superiore.

II. — Ferrovia dello Stato.

Aiuto macchinista	348
Capo tecnico di 3 ^a classe	
Manovale	
Cantoniere	
Operaio	348
	348
Totale	348
Totale complessivo	556

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

(È approvata).

Metto ora in votazione l'ordine del giorno presentato dai senatori Focaccia ed altri, accettato dal Governo e dal relatore, e di cui è stata già data lettura.

(È approvato)

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato)

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni** » (1925) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

All'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, sono aggiunti i seguenti commi:

« Nelle concessioni a privati di stazioni radioelettriche per la realizzazione di ponti radio, i relativi canoni sono determinati nell'atto di concessione tenendo conto dei seguenti elementi:

1) lunghezza complessiva del collegamento, ottenuta sommando la lunghezza delle singole tratte comprese tra le varie stazioni terminali e ripetitrici;

2) numero delle stazioni terminali e ripetitrici;

3) numero dei canali telefonici e telegrafici previsti;

4) numero delle frequenze assegnate;

5) tipo di collegamento (telegrafico, telefonico, simplex, duplex, circolare, ecc.);

6) esistenza o meno, nelle località da collegare, di servizio telefonico pubblico;

7) volume presunto del traffico in rapporto allo scopo e all'importanza del collegamento;

8) ammortamento e manutenzione dell'impianto e spesa d'esercizio.

« I canoni non potranno comunque superare l'importo annuo presunto corrispondente in unità telefoniche.

« I canoni predetti debbono essere ridotti del 25 per cento per i ponti radio a sussidio di attività nelle quali l'interesse pubblico richiesto dal successivo articolo 251 sia attinente in modo particolare alla sicurezza delle persone.

« Qualora i ponti radio non siano destinati alla comunicazione della parola, scritta o parlata, ma esclusivamente alla trasmissione automatica di segnali riferentisi ad eventi naturali o fasi di lavorazione o all'azionamento di macchine attinenti l'attività del concessionario, il canone è determinato in conformità dell'articolo 7 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 maggio 1947, n. 642 ».

FOCACCIA, *relatore*. Onorevoli senatori. Il disegno di legge, che viene sottoposto alla vostra approvazione, riguardante una modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni, si riferisce alle concessioni a privati di stazioni radioelettriche per la realizzazione di ponti radio.

Il contenuto della legge, apparentemente semplice, è, invece, notevolmente complesso, a causa della delicatezza della materia che tratta, per di più in continua evoluzione. La discussione all'altro ramo del Parlamento è stata lunga e nutrita, giungendo infine ad approvare il presente disegno di legge, che lascia, per quanto attiene all'ammontare dei canoni, ampia discrezionalità all'Amministrazione. Infatti, per fissare detti canoni occorrerà tener conto, nell'atto di concessione, della lunghezza complessiva del collegamento, del numero delle stazioni terminali e ripetitrici, del numero dei canali telefonici e telegrafici, del numero delle frequenze assegnate, del tipo di collegamento

(telefonico, telegrafico, simplex, duplex, eccetera), dell'esistenza o meno nelle località da collegare, di servizio telefonico pubblico, del volume presunto del traffico, dell'ammortamento e manutenzione dell'impianto e della spesa di esercizio. Pur essendo stabiliti i limiti massimi del canone, che non potrà superare lo importo annuo presunto corrispondente in unità telefoniche, non c'è dubbio che, a prima vista, almeno, appare troppo ampio il campo discrezionale lasciato all'Amministrazione. Tuttavia, bisogna riconoscere che con l'approvazione di tale disegno di legge si fa un sicuro passo avanti, in quanto attualmente, per mancanza di opportuno regolamento, i canoni dovuti di regola sono stabiliti nell'atto di concessione dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il Consiglio di Amministrazione. Bisognerà ancora aggiungere che l'Amministrazione ha predisposta una tabella dell'ammontare dei canoni in funzione della distanza del ponte radio, delle unità di conversazioni presunte e della tariffa telefonica corrispondente.

Sono state stabilite tre categorie di ponti: la prima fino a 25 Km; la seconda da 25 a 200 Km; e la terza da 200 a 1000 Km., e anche oltre. Per tali categorie, sono stati calcolati i canoni relativi al numero delle unità di conversazioni telefoniche presunte; e in base ad essi sono stati determinati con riduzioni percentuali diverse i canoni relativi ai ponti radio in concessione. Dette riduzioni sono state apportate in base agli otto punti elencati nell'articolo unico della legge e in base ad altre considerazioni; ma specialmente, come è giusto, tenendo presente l'onere che deve sostenere il concessionario per ammortamento, manutenzione e spese di esercizio dell'impianto. Da qualche settore è stato fatto osservare che l'ammontare dei canoni, così determinato, risulta troppo oneroso e sono stati proposti degli emendamenti, che certamente molti dei colleghi qui presenti avranno ricevuti. Dopo ampio e attento esame delle proposte fatte e alcuni colloqui avuti con funzionari dell'Amministrazione e con quelli di organismi interessati, mi sono convinto che la materia è troppo complessa per essere disciplinata con tutta quella obbiettività e quella

giustizia che sarebbero necessarie. Un disegno di legge che avesse commisurato il canone a tutte le complesse e numerose variabili in gioco, per lo più mutevoli nello spazio e nel tempo, sarebbe stato impossibile articolarlo; anche se si fosse tentato di determinare detto canone in base a una specie di tariffa binomia, come sarebbe stato logico per considerare gli oneri fissi e quelli variabili in funzione dell'utilizzazione, reale e non presunta, del ponte, si sarebbero presentate difficoltà tecniche ed amministrative, per certi aspetti, insormontabili. Mentre sono costretto a riconoscere obbiettivamente che il disegno di legge in discussione ne rappresenta, sotto certi punti di vista, la soluzione più semplice e più immediata, non posso sottacere che esso, in alcuni casi, e per alcune categorie di operatori industriali ed economici, impone canoni sensibilmente più elevati di quelli che equamente dovrebbero essere applicati. Non potendo, per le ragioni precisate, giungere a ulteriori discriminazioni nel disegno di legge, e non volendo ulteriormente procrastinare la sua approvazione, anche perchè già approvato dall'altro ramo del Parlamento, riterrei equo ed opportuno proporre all'onorevole Ministro che alle percentuali di riduzione elencate nella tabella precitata, da tener presenti all'atto della concessione, sia apportata una riduzione ulteriore del 10 per cento. Mi sembra che ciò sia necessario, oltre che per ragioni di giustizia, anche e principalmente, per porre le premesse di sviluppo, in molti casi di importanti servizi pubblici, di tale moderno sistema di telecomunicazione, specie per il prossimo futuro, quando, con l'aumento delle frequenze portanti, sarà resa possibile la coesistenza, in una stessa zona, di un maggior numero di canali.

Con queste considerazioni e con l'intesa che l'onorevole Ministro accetti di apportare in sede di concessione, un'ulteriore riduzione del 10 per cento, prego gli onorevoli colleghi di approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire un miliardo, in cinque esercizi finanziari, per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza » (1994).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire un miliardo, in cinque esercizi finanziari, per la costruzione di caserme per la Guardia di finanza ».

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge, sul quale riferirò brevemente io stesso.

Il disegno di legge in esame si propone di eliminare i più gravi inconvenienti che derivano dalla situazione attuale e cioè di assicurare un alloggiamento munito dei necessari servizi e di un minimo di conforto per i militari che attendono, di giorno e di notte, con ogni tempo, al presidio dei confini o ad altri faticosi servizi, il cui adempimento impegna tutte le risorse morali e logora quelle fisiche, sicchè è doveroso da parte dello Stato prestare a tali militari una assistenza meno precaria di quella attuale.

Il provvedimento prevede l'assunzione della spesa di un miliardo di lire in cinque esercizi finanziari per consentire di graduare nel tempo il maggior onere del bilancio che risulta nel complesso assai modesto rispetto all'importanza degli interessi da tutelare.

La situazione dell'accasermamento della Guardia di finanza risulta in verità assai grave.

In primo luogo deve considerarsi che il nuovo confine politico con la Jugoslavia e con la Francia, ma specialmente il primo, ha portato alla perdita di tutti gli impianti esistenti lungo la vecchia frontiera: e sulla nuova linea ora presidiata dai reparti del Corpo non si è trovata alcuna possibilità di idonea sistemazione.

Stante l'urgenza di assumere comunque la vigilanza, si adottò a suo tempo una sistemazione provvisoria in baracche di legno cedute dall'Esercito americano, con la prospettiva di costruire nuove caserme in un tempo relativamente breve.

Ma troppi anni sono trascorsi senza che sia stato mantenuto tale impegno, e anzi la situazione, nonostante gli adattamenti e gli accorgimenti che l'iniziativa locale ha cercato di introdurre, è andata a mano a mano aggravandosi per il deperimento inevitabile del materiale destinato ad un uso limitato nel tempo.

Oltre l'attuale confine è rimasto altresì tutto il complesso degli impianti che costituivano la Scuola nautica di Pola, dove si istruiva il personale del contingente di mare della Guardia di finanza, sicchè è necessario ricostruire altrove le necessarie infrastrutture. Intanto, occorrendo assicurare la continuità del servizio, si è trovato un adattamento in vecchi, scadenti e insufficienti locali in Gaeta, che occorre integrare con opere idonee ad assicurarne la funzionalità per i fini cui sono destinati. Si deve considerare inoltre che, di fronte a 656 caserme demaniali, vi sono ben 142 caserme situate in edifici privati che accolgono promiscuamente la caserma ed alloggi privati, ciò che costituisce motivo di incompatibilità per il servizio e di notevole disagio per i civili.

È anche assai elevato l'onere di circa 300 milioni che annualmente lo Stato deve sostenere per il pagamento dei canoni di locazione e per gli adattamenti occorrenti alla speciale destinazione, senza tuttavia raggiungere una sistemazione adeguata o almeno soddisfacente.

È ovvio che la sistemazione organica e definitiva dell'accasermamento della Guardia di finanza richiederebbe parecchi miliardi di spesa che nell'attuale situazione il bilancio dello Stato non potrebbe sopportare. Si ritiene perciò necessario affrontare gradualmente e nella parte più urgente l'attuazione del problema: a ciò corrisponderebbe il disegno di legge del quale raccomanderei l'approvazione.

CAPPELLINI. Tengo subito a dichiarare che noi siamo contrari, per molte ragioni — alcune delle quali ho più volte illustrato — alla costruzione di caserme, la cui ubicazione non sia esattamente indicata nei provvedimenti in discussione, ed in relazione alla costruzione delle quali non sia stata accertata, con dati di fatto incontrovertibili, l'assoluta impossibilità a provvedere diversamente che con edifici nuo-

vi. Con tutte le caserme, infatti, costruite nel passato, sembra inconcepibile doverne costruire ancora.

Affermo pertanto che il nostro voto sarà contrario a questo disegno di legge se il provvedimento, previo opportuno rinvio, non sarà sottoposto al nostro esame — alla ripresa dei lavori — completo di tutti quegli elementi di giudizio di cui attualmente manca.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Recentemente ho avuto occasione di visitare il Territorio Libero di Trieste, e confesso di aver dovuto arrossire, perchè mentre dalla parte jugoslava del confine si vedono caserme nuove e moderne, dalla nostra parte vi sono delle baracche. Questo non è che un piccolo particolare, perchè in molti altri luoghi, anche sulle rive del mare, si trovano baraccamenti in cui i finanzieri vivono in condizioni penose. Il comando della Guardia di finanza è stato veramente mite nelle sue richieste, limitandosi a domandare un miliardo, e suddiviso in cinque anni.

È davvero urgentissimo compiere dei lavori per sostituire i baraccamenti con delle caserme che accolgano meglio i finanzieri, che sono uomini come noi e che hanno diritto a vivere in abitazioni migliori.

Prego perciò vivamente l'opposizione di voler tornare sulle sue decisioni, in modo che il disegno di legge, approvato oggi, possa passare all'esame della Camera dei deputati prima delle vacanze, evitando così un ritardo di molti mesi.

CAPPELLINI. Le considerazioni del Sottosegretario non ci lasciano indifferenti e possono consigliarci di modificare il nostro orientamento. La condizione indispensabile è però quella di conoscere dove si intende costruire le caserme.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Nella legge è previsto un programma elaborato dal Ministero delle finanze, ma non possiamo anticipare i piani per un quadriennio.

CAPPELLINI. Desideremmo conoscere il piano orientativo di costruzione per poter giu-

dicare se queste costruzioni sono veramente urgenti.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ma questo non è compito della Commissione. Il programma è quello detto nella relazione: i preventivi sono di competenza del potere amministrativo.

PRESIDENTE, *relatore*. Si tratta di sistemare le caserme ai confini con la Jugoslavia e la Francia: non è possibile chiedere il programma di esecuzione delle opere.

CAPPELLINI. Insisto per il rinvio. Non vorrei che con questo stanziamento si costruissero caserme là dove già esistono locali che possono essere adibiti ad abitazione per i finanzieri.

PRESIDENTE, *relatore*. Si costruisce ai confini con la Jugoslavia e con la Francia, perchè i confini sono mutati.

CAPPELLINI. Intendo presentare un'interrogazione al Governo, che sarà vincolante nella risposta.

PIOLA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Allora i finanzieri resteranno tutto lo inverno nei loro baraccamenti.

CAPPELLINI. Questo disegno di legge deve essere esaminato anche dalla Camera e ciò non potrà avvenire in termine troppo breve.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti la proposta di rinvio della discussione formulata dal senatore Cappellini.

(È approvata).

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.