

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

511^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 8 NOVEMBRE 1966

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

CONGEDI Pag. 27467

CORTE COSTITUZIONALE

Annunzio di ordinanze emesse da autorità
giurisdizionali per il giudizio di legittimità 27468

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione fi-
nanziaria di enti 27467

DISEGNI DI LEGGE

Presentazione di relazione 27467
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 27467

GRUPPI PARLAMENTARI

Variazioni nella composizione . . . Pag. 27467

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Per lo svolgimento delle interrogazioni sul-
la recente alluvione sull'Italia:

PRESIDENTE 27509
* CERRETI 27509

Svolgimento di interpellanze:

* BONACINA 27497, 27506
* CERRETI 27506, 27508
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i tra-
sporti e l'aviazione civile* 27504, 27508

Svolgimento di interrogazioni:

ADAMOLI	Pag. 27471
BADALONI Maria, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	27475, 27484, 27491
* BONACINA	27489
CALEFFI, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	27479, 27483
CAPONI	27473
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	27469, 27473, 27494
MORVIDI	27477
PERRINO	27480
SAMARITANI	27494
TOMASSINI	27471, 27483

INTERVENTI PUBBLICI NEL MEZZO-GIORNO

Annunzio di relazione trasmessa dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno Pag. 27467

PER LA RECENTE ALLUVIONE SULL'ITALIA

PRESIDENTE 27468

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

C A R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Angelini Armando per giorni 2, Artom per giorni 2, Cenini per giorni 5, Chabod per giorni 4, Cittante per giorni 5, Granzotto Basso per giorni 30, Zampieri per giorni 15.

Non essendovi osservazioni, questi congedi sono concessi.

Tengo a precisare che le assenze dei parlamentari impegnati nelle zone sconvolte dalla recente alluvione abbattutasi sull'Italia sono giustificate a tutti gli effetti.

Annunzio di variazioni nella composizione di Gruppi parlamentari

P R E S I D E N T E . Comunico che i senatori Gatto Simone e Romagnoli Carettoni Tullia, già appartenenti al Gruppo del Partito socialista italiano, sono entrati a far parte del Gruppo misto.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Estensione ai dipendenti civili non di ruolo delle Amministrazioni dello Stato delle norme sul trattamento di quiescenza e di previdenza vigenti per i dipendenti di ruolo » (1255-B) (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

Deputati FORTINI; LEZZI e DI NARDO; TE-SAURO e AMATUCCI. — « Modifica della legge 5 marzo 1963, n. 285, per la costruzione del palazzo di Giustizia di Napoli » (1911);

« Aumento dell'assegnazione annua alla Discoteca di Stato e concessione alla medesima di un contributo straordinario » (1912);

« Contributo per la costruzione della sede dell'Organizzazione mondiale della Sanità a Ginevra » (1913).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Piasenti ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo culturale tra l'Italia e l'Ungheria, concluso a Budapest il 21 settembre 1965 » (1734).

Annunzio di relazione sugli interventi pubblici nel Mezzogiorno trasmessa dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha presentato il 31 ottobre 1966 la relazione previsionale e programmatica sugli interventi pubblici nel Mezzogiorno per l'anno 1967, di cui all'articolo 22 della legge 26 giugno 1965, n. 717 (*Doc. 121*).

Annunzio di relazioni della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di enti

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge

21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso le relazioni concernenti rispettivamente la gestione finanziaria dell'Ente nazionale di previdenza per i dipendenti da enti di diritto pubblico, per gli esercizi 1962, 1963 e 1964, e la gestione finanziaria dell'Ente nazionale di assistenza per gli agenti e rappresentanti di commercio, per gli esercizi 1961, 1962, 1963 e 1964 (*Doc. 29*).

Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Comunico che nello scorso mese di ottobre sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Per la recente alluvione sull'Italia

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, il Senato della Repubblica riapre i suoi lavori sotto il peso della sciagura che, improvvisamente e con inaudita violenza, ha sconvolto l'Italia.

L'angoscia che noi oggi proviamo è la stessa che attanaglia il cuore di tutti gli italiani e degli amici dell'Italia nel mondo.

Di fronte a tanta catastrofe, l'impegno di solidarietà — solennemente affermato dal Presidente della Repubblica nella martoriata Firenze — che unisce tutto il Paese in uno slancio commosso e generoso, diviene l'impegno stesso del Parlamento che, mai come in quest'ora di sgomento e di lutto, avverte la responsabilità di interpretare e di esprimere le gravissime necessità del momento. Questa solidarietà sarà certo operante con una priorità assoluta che non è sfuggita alla pronta azione del Governo e dei parlamentari delle zone sinistrate.

Se le parole hanno ancora un senso, noi possiamo dire oggi ai fratelli colpiti dall'im-

mane catastrofe che essi non sono soli, ma che tutti gli italiani, senza distinzione di parte, sono con loro non soltanto col cuore e con le parole ma per ridare alle città, ai paesi, alle campagne travolte dalle acque il loro volto a noi tutti caro, e per fronteggiare, nel limite del possibile, tutte le penosissime situazioni che si sono create.

È questo il messaggio di conforto e di speranza che, a mezzo del Parlamento, la Nazione rivolge a quanti dei suoi figli hanno combattuto e stanno combattendo una battaglia senza precedenti, soprattutto in Toscana, nel Trentino, nel Friuli e nel Veneto, contro la distruzione e la morte, mentre eleva il suo commosso e reverente pensiero alle vittime dell'immane sciagura e a quanti sono caduti nell'adempimento del loro dovere di soccorso e di umana solidarietà.

A tutti coloro, militari e civili, che hanno prestato la loro opera generosa per salvare uomini e cose nelle zone colpite, vada la riconoscenza commossa della Nazione italiana.

Il Governo — che è in questo momento riunito in Consiglio dei ministri — mentre ha esposto ieri alla Camera un primo quadro della situazione e dei primi interventi attuati, ha fatto sapere alla Presidenza che si riserva di fornire al Senato, non appena sarà in possesso di maggiori elementi, un quadro più vasto e preciso, sia della situazione nelle varie zone, che dei provvedimenti adottati e che si intendono adottare per fronteggiare, col massimo sforzo possibile, la tremenda calamità che ha colpito il nostro Paese.

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

I senatori Tomassini e Adamoli hanno presentato due interrogazioni che si riferiscono allo stesso argomento, la sicurezza degli aerei dell'Alitalia. Propongo pertanto che tali interrogazioni siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle due interrogazioni.

C A R E L L I , *Segretario*:

TOMASSINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza che:

1) da parte degli organi preposti al controllo degli aerei Alitalia viene esercitata una scarsa sorveglianza sull'efficienza degli aerei;

2) pur segnalate, molte avarie verificatesi sugli aerei Alitalia non vengono tempestivamente eliminate e, ciò nonostante, gli aerei vengono tenuti in regolare attività di volo;

3) alcuni aerei hanno prestato regolare servizio senza la preventiva prova regolamentare.

Se non ritiene, data la gravità della situazione, di intervenire con urgenza per eliminare gli inconvenienti denunciati e per assicurare un efficiente servizio aereo. (1346);

ADAMOLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

1) Come viene garantita dall'Alitalia la sicurezza del volo e come vengono esercitati i necessari controlli particolarmente in caso di agitazione da parte del personale addetto;

2) gli indirizzi seguiti per il programma di rinnovamento della flotta aerea della compagnia di bandiera e il punto a cui è giunta la realizzazione di tale programma. (1427)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Rispondo anzitutto all'interrogazione del senatore Tomassini.

Il Registro aeronautico italiano — organo preposto al controllo di esercizio della

compagnia Alitalia — nel periodo di sciopero delle maestranze ha intensificato i normali controlli sia in linea che in officina e negli *hangars*, per la circostanza occasionale che i veicoli impiegati sono risultati una piccola aliquota della flotta totale (circa 10-15 velivoli al massimo).

Per quanto riguarda i lavori di scadenza delle manutenzioni periodiche, i lavori derivanti da segnalazioni degli equipaggi e quelli emersi durante i controlli a terra è da tenere presente quanto segue:

a) le operazioni periodiche ad intervalli di 550-600 ore di volo dei velivoli DC-8 sono state eseguite da ditta certificata dalla FAA (Federal Aviation Agency) sull'aeroporto di New York e sotto il controllo del personale tecnico del Registro aeronautico italiano, che è stato dislocato in quella sede;

b) le operazioni periodiche ad intervalli di 550-600 ore di volo dei veicoli « Caravelle » sono state eseguite dalla società « Aerfer » a Pomigliano d'Arco, dove normalmente vengono eseguite le grosse operazioni di manutenzione nel periodo invernale. I lavori però sono stati controllati dal personale tecnico del Registro aeronautico italiano distaccato presso quella sede;

c) le operazioni periodiche dei velivoli DC-8 e « Caravelle » ad intervalli di 150-170 ore sono state eseguite sugli aeroporti di Milano e Fiumicino con personale dell'Alitalia (capisquadra e capireparto) e sotto la costante vigilanza degli ispettori del Registro aeronautico italiano;

d) tutti i lavori necessari per eliminare deficienze segnalate dagli equipaggi nel giornale di efficienza alla fine dei voli o emersi in sede di controllo dei lavori di scadenza sono stati totalmente eseguiti e nessun velivolo ha intrapreso i voli in condizioni di sicurezza meno che ridotta.

In ordine al secondo punto dell'interrogazione si fa presente che tutti i lavori di scadenza (manutenzioni periodiche a seconda dei livelli tecnici come detto in risposta al punto primo), quelli derivanti da segnalazio-

ni degli equipaggi di volo e emersi durante i controlli sono stati integralmente eseguiti e i velivoli sono stati impiegati in condizioni di regolare efficienza. Nei periodi di normale attività — non di sciopero — sulla base dell'esperienza acquisita ed a scopo di ulteriore prova vengono concesse proroghe agli intervalli già approvati relativi alle operazioni periodiche di manutenzione del velivolo, accessori e motori, di limitata entità, onde progredire negli intervalli delle revisioni e ciò costituisce prassi di portata universale.

Nel periodo di sciopero gli ispettori del Registro aeronautico italiano hanno ricevuto istruzioni di sospendere la concessione di tali proroghe e il materiale è stato impiegato nei limiti regolarmente approvati. I « minimi » operativi sono però rimasti in vigore. Con tali minimi è disciplinato l'impiego dei velivoli in partenza da scali diversi da quello d'armamento, allo scopo di proseguire un volo sino all'esaurimento della linea in orario quando si presenta qualche deficienza negli equipaggiamenti di impiego. I minimi sono una guida per il comandante dell'aeromobile che impiega il velivolo entro e non oltre i limiti fissati da tali tabelle. Tale prassi è adottata dalle principali compagnie ed è approvata dalle autorità di aeronavigabilità dei rispettivi Paesi. In conclusione, nessun aeromobile è stato posto in servizio con anomalie o con omissioni di prove tali da compromettere la sicurezza.

Non risultano a questo Ministero elementi di valutazione in ordine alla circostanza rappresentata nel punto 3) della interrogazione. Trattandosi di questione avente uno specifico carattere tecnico concernente casi concreti, la relativa segnalazione non può essere espressa in termini generici, ma dovrebbe, invece, riferirsi a particolari inefficienze verificatesi su determinati velivoli.

G E N C O . Il senatore Adamoli ha visitato, con la 7ª Commissione, gli impianti di Fiumicino. L'interrogazione è precedente a

quella visita. Penso che il senatore Adamoli possa dichiararsi soddisfatto.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Rispondo ora all'interrogazione del senatore Adamoli.

In ordine al primo punto della interrogazione in argomento, concernente la garanzia di sicurezza del volo da parte dell'Alitalia, in caso di sciopero del personale, si richiama la risposta data sullo stesso argomento all'interrogazione orale n. 1346 del senatore Tomassini.

Circa il secondo punto della interrogazione stessa si fa presente che, in relazione alle disponibilità del mercato mondiale, la Compagnia di bandiera sta orientando i propri indirizzi per l'acquisto di velivoli a grande capacità.

In particolare, la Compagnia intende provvedere al rinnovo della propria flotta aerea con l'immissione in servizio, che si prevede potrà avvenire a partire dalla seconda metà del prossimo anno, di n. 28 velivoli DC-9 per la sostituzione graduale dei velivoli « Viscount » attualmente in esercizio.

Dei predetti velivoli DC-9:

n. 26 saranno destinati al trasporto passeggeri, con capacità di n. 12 posti di 1ª classe e di n. 85 posti di classe turistica, in totale n. 97 posti;

n. 2 della serie « cargo », destinati al trasporto merci, con carico utile di chilogrammi 13.800.

Inoltre, la Compagnia ha predisposto il programma di potenziamento della flotta con l'ordinazione di n. 6 DC-8 della serie 62, così suddivisi:

n. 4 per trasporto passeggeri con capacità di n. 14 posti di 1ª classe e di n. 147 posti di classe turistica, in totale n. 161;

n. 2 della serie 62 « cargo », destinati al trasporto merci, con carico utile di chilogrammi 38.000.

Si fa presente infine che la Compagnia stessa ha da tempo acquisito una opzione per l'acquisto di n. 6 velivoli supersonici.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

P R E S I D E N T E . Il senatore Tomassini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

T O M A S S I N I . In realtà la risposta data dal Governo all'interrogazione non è del tutto esauriente, specialmente per quanto riguarda i provvedimenti che noi abbiamo chiesto per eliminare tutti gli inconvenienti denunciati e che si sono verificati.

D'altra parte occorre osservare che la nostra interrogazione risale ad una data molto, molto anteriore ad oggi per cui, mentre allora parlavamo di un « tempestivo e urgente intervento », e chiedevamo una risposta esauriente in quei momenti e in quelle condizioni, essa ci viene con tanta tardività, che può anche essere avvenuto che quegli inconvenienti siano stati nel frattempo eliminati.

Per questi motivi non posso, allo stato, ritenermi del tutto soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, chiedo anzitutto scusa se do una risposta affrettata, e se non ho neanche potuto ascoltare tutto ciò che ha detto l'onorevole Sottosegretario: i mezzi di comunicazione sono tali che sono riuscito ad arrivare solo in questo momento.

Comunque, signor Sottosegretario, la nostra interrogazione, come già ricordava il collega Tomassini, si ricollegava ad un momento di agitazione del personale dell'Alitalia. Allora non trovavano una piena giustificazione i motivi economici addotti dall'azienda, poichè i danni subiti dalla società per i voli interrotti, per i noleggi di aerei di altre compagnie, e soprattutto per i danni indiretti e permanenti dovuti al passaggio della clientela ad altre compagnie, non potevano certamente giustificare un atteggiamento di

assoluta intransigenza dei dirigenti di una società di Stato. Quando poi si arrivò alla conclusione di quella vertenza, risultò che gli oneri che la compagnia dovette accettare per l'aumento degli emolumenti al personale furono molto inferiori alle perdite subite dalla società stessa.

Io richiamo l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario su questa strana politica delle aziende di Stato che in certi momenti, pur di fare da battistrada, in situazioni sindacali acute, ai gruppi privati, riversano sul pubblico denaro e addirittura anche sulle prospettive di sviluppo della nostra attività in campo internazionale, gli oneri di tenaci resistenze che hanno natura politica e non sindacale.

Inoltre, in quel momento, sorse anche il problema della sicurezza del volo. Qui il collega si riferiva ad una nostra visita a Fiumicino. Mi fa piacere di poter affermare da questa tribuna (e non è una opinione mia personale perchè tutta la Commissione trasporti ha potuto accertare questa semplice verità) che l'Alitalia ha una attrezzatura che onora il nostro Paese e che i dispositivi di sicurezza sono tali per cui sugli aerei della nostra Compagnia di bandiera si può navigare con assoluta tranquillità.

Ma la nostra interrogazione non si riferiva all'organizzazione permanente di sicurezza. Diamo atto che tutti noi siamo rimasti veramente soddisfatti nel conoscere l'imponente e scrupolosa attrezzatura che ha l'Alitalia per garantire la sicurezza del volo, ma in quel momento vi era lo sciopero e la Compagnia, piuttosto che riconoscere l'efficacia dello sciopero stesso, faceva volare apparecchi che non sappiamo fino a che punto avevano avuto tutti i controlli. Questo lo diciamo oggi, non lo abbiamo detto e non lo avremmo detto allora, e questa interrogazione è stata redatta in termini tali da non suscitare panico. Ma la realtà resta, e cioè che, per motivi politici, per resistere alla

pressione dei lavoratori, si è toccato perfino il settore, così profondamente rispettato, della sicurezza del volo.

Quindi invitiamo l'onorevole Sottosegretario ad accertare come è stata organizzata allora la sicurezza del volo. Non si può, di fronte a conseguenze che possono essere gravi, dimostrare una assoluta intransigenza verso le legittime richieste di lavoratori.

Il secondo punto potrà essere motivo di una discussione più ampia, perchè riguarda la politica del trasporto aereo. È nata una grossa polemica in Italia, e dovremo puntualizzarla. Anche qui diamo atto di uno sforzo continuo di miglioramento: nel nostro Paese andiamo indietro con la flotta marittima e andiamo avanti con la flotta aerea. Anche se ciò può essere motivo di consolazione fino ad un certo punto, riconosciamo che, nella graduatoria dei Paesi, l'Italia sta avanzando per quanto riguarda la consistenza, l'importanza della sua flotta aerea.

Ebbene, si è posto all'Italia il problema di rinnovare la flotta aerea con nuovi tipi di apparecchi. Perchè si è fatta una certa scelta? L'onorevole Sottosegretario non lo ha detto, ha detto solo che fra qualche tempo saranno pronti i nuovi DC-9. Perchè si è fatta questa scelta, perchè si è abbandonato l'accordo che era in atto tra Paesi europei per creare un tipo di aereo che fosse qualcosa di diverso dai tipi che ci vengono inviati dalla predominante industria americana? Era in corso un cartello tra Francia, Germania, Inghilterra e Italia per creare un tipo di aereo europeo, per cercare di svincolarsi dalla tirannide tecnica americana, apprezzabile in sé, ma che è anche un motivo di peso politico ed economico per noi.

Invece l'Alitalia ha fatto una sua scelta e ha scelto un apparecchio, il DC-9, che non è ancora stato collaudato, quando è ancora in prova. Noi abbiamo commissionato il nuovo aereo permettendone la realizzazione e perciò abbiamo già preso impegni per 140 miliardi.

E qui si dovrebbe venire a parlare della politica dei trasporti aerei nel nostro Paese.

Pertanto non posso dichiararmi soddisfatto, e non lo dico perchè sono un oppositore che deve sempre dire più o meno che non

è soddisfatto delle dichiarazioni del Governo, ma davvero non posso essere soddisfatto perchè le cose che lei ha detto sulla situazione che si è creata con lo sciopero non rispondevano alla realtà, perchè il problema della sicurezza non riguarda la capacità dell'Alitalia di affrontare questo tema, ma come esso era stato affrontato e risolto in una situazione di emergenza creata dall'intransigenza dei dirigenti dell'Alitalia.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti (in materia avrei potuto fornire molti più elementi, ma non ho avuto il tempo temmeno di passare alla mia scrivania) credo di avere richiamato l'attenzione dei colleghi, e soprattutto quella del Governo, sui termini di fondo di questo problema e mi riprometto, onorevole Sottosegretario, di riprendere in futuro un argomento che io ritengo di grande interesse per tutto il nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Caponi. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

CAPONI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se non ritengano giustificato lo stato d'allarme e di agitazione esistente tra il personale della ferrovia in concessione Spoleto-Norcia e tra le popolazioni interessate per il fatto che la sovvenzione di esercizio da parte dello Stato disposta con il decreto ministeriale n. 110/a, del 21 agosto 1964, sia stata condizionata all'efficienza della strada statale che collega Spoleto a Norcia, cioè alle risultanze del servizio automobilistico che dovrebbe trovare pieno espletamento con le opere di sistemazioni stradali in corso.

Il convincimento che si voglia abbandonare la ferrovia è confermato dal rifiuto degli organi ministeriali di dare corso all'utilizzazione di 60 milioni di finanziamenti disponibili per l'ammodernamento degli impianti mobili e fissi, i quali sono ridotti al limite di sicurezza dopo i regolamentari 40 anni di esercizio.

Il proposito di abbandonare la ferrovia contrasta apertamente con le funzioni che le vengono assegnate nel piano regionale di sviluppo umbro, sia come incremento delle attività turistiche, sia come mezzo di normale collegamento tra la città di Spoleto e i numerosi Comuni della montagna nursina, specie nei mesi invernali quando la neve ostruisce o rende difficoltoso il traffico stradale.

L'interrogante chiede, pertanto:

che il Ministro dei trasporti, nell'interesse del turismo e delle popolazioni, riesamini gli orientamenti contenuti nel richiamato decreto ministeriale n. 110/a, del 21 agosto 1964, dando corso alle opere di ammodernamento e alle richieste di assicurazioni sul futuro della ferrovia Spoleto-Norcia;

che il Ministro del turismo voglia interporre tutti i suoi buoni uffici per evitare che le attività turistiche di livello internazionale della città di Spoleto e i suoi collegamenti con il centro religioso di Cascia, con la storica cittadina di Norcia e con gli altri Comuni della montagna nursina possano risultare danneggiati dall'abbandono della ferrovia Spoleto-Norcia. (1419)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Non appare giustificato l'allarme per la prevista sostituzione con autoservizio della ferrovia Spoleto-Norcia dato che su di essa viaggiano in media giornalmente appena 160 viaggiatori, tra andata e ritorno, mentre i trasporti merci sono pressochè nulli. Premesso che tale traffico può essere disimpegnato agevolmente da due coppie di corse di autobus di media portata, non si ritiene che detta ferrovia assolva a funzioni turistiche e sia fonte di sviluppo con un traffico di dimensioni tanto modeste.

Devesi, inoltre, tener presente che la ferrovia Spoleto-Norcia grava attualmente sul bilancio dello Stato con una sovvenzione

annua di circa 141 milioni, il che significa che all'introito medio per viaggiatore-chilometro di 8 lire circa, lo Stato deve aggiungere una integrazione di ulteriori 47 lire per viaggiatore-chilometro.

Non c'è dubbio che, una volta rimessa in buona efficienza la strada, il servizio automobilistico, oltre che recare una economia al bilancio dello Stato, potrà essere assai più utile per gli scarsi utenti, soprattutto perchè andrà ad attraversare i centri abitati che risultano distanti dalle rispettive attuali stazioni ferroviarie.

Pertanto, dovendosi pervenire alla sostituzione della ferrovia non appena la strada lo consentirà, non appare opportuno sostenere spese per il potenziamento di impianti ferroviari, come richiesto dalla concessoria.

G E N C O . Quella è una ferrovia bellissima, onorevole Sottosegretario: è l'unica ferrovia di tipo svizzero che ha l'Italia.

P R E S I D E N T E . Il senatore Caponi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

C A P O N I . Signor Sottosegretario, la sua risposta non mi ha proprio sorpreso. Ieri mattina io l'ho anticipata a un convegno che si è svolto a Norcia, a cura dell'amministrazione provinciale, per dibattere appunto il problema della ferrovia Spoleto-Norcia. A tale convegno si sono ritrovati insieme parlamentari comunisti, socialisti, democristiani e altri, amministratori provinciali, sindaci di tutte le tendenze politiche, dirigenti delle aziende comunali di turismo; e perfino rappresentanti del clero hanno parlato con molto calore in difesa degli umili che verrebbero danneggiati dalla smobilitazione della ferrovia. Non c'è stata nessuna voce discorde: all'unanimità è stata espressa la opinione che si debba contrastare e respingere in modo assoluto la smobilitazione della ferrovia. Il discorso fatto da tutti gli intervenuti non è stato improntato a sentimentalismo o a spirito di campanile: con senso realistico è stato riconosciuto il fattore economico, cioè il disavanzo di esercizio, che obbliga lo Stato a versare circa 140

milioni annui alla società concessionaria ad integrazione del *deficit* di bilancio. È stato considerato altresì lo stato di logoramento degli impianti mobili e fissi che proprio l'altro ieri, il 6 novembre, hanno celebrato il quarantesimo anno di esercizio.

Ma il convegno ha scartato questi elementi di valutazione di carattere strettamente tecnico e finanziario. Di queste valutazioni, raccolte dalle voci dei bilanci e dalle statistiche sul logorio del materiale ferroviario, si avvalgono i tecnici dell'amministrazione ferroviaria che a Roma, nel chiuso dei propri uffici, hanno decretato che la ferrovia Spoleto-Norcia è da comprendere nel novoro dei rami secchi che si dovrebbero tagliare con il piano di riordino e ammodernamento della rete ferroviaria italiana.

Da tutti i presenti al convegno, comunisti, democristiani, socialisti, dai rappresentanti del clero, dagli organizzatori sindacali, dagli amministratori provinciali e comunali, è stato unanimemente affermato che la ferrovia Spoleto-Norcia merita una valutazione ed una considerazione diverse, anzi eccezionali.

Innanzitutto questa ferrovia (un collega di parte democristiana lo ha già accennato ed è questo l'argomento centrale in base al quale gli umbri faranno quadrato in difesa di questa ferrovia), per l'arditezza e la perfezione del suo tracciato, si deve considerare come un documento di ingegneria ferroviaria che non si deve distruggere, per cui, trattandosi di un'opera d'arte, è giusto che lo Stato intervenga per la sua salvaguardia, perchè resti esempio operante delle capacità creative dell'ingegno umano. Non sono affermazioni di un comunista, queste, bensì anche di esponenti del centro-sinistra.

In secondo luogo, scartata la difesa sul piano strettamente economico delle attuali risultanze del bilancio di esercizio, resta il grosso fatto che il comprensorio montano Spoleto-Norcia vuole sopravvivere al processo di spopolamento e di decadimento. La ripresa in questo senso è stata considerata da tutti gli intervenuti possibile in due direzioni: 1) sviluppo delle attività silvo-pastorali; 2) lancio del turismo, già avviato sul piano artistico e religioso con i centri di

Norcia e di Cascia, ma che si vuole sviluppare con i centri di ricezione estiva ed invernale, come già è stato iniziato a Forche Canapine.

La ferrovia può assolvere ad una duplice funzione. Innanzitutto come mezzo di trasporto, e qui viene il nocciolo della questione, da integrare — su questo siamo d'accordo — con servizi appositi di autobus o di automobili che consentano di prendere i viaggiatori dalle stazioni di arrivo e trasportarli ai centri di turismo estivi e invernali. Ma è stato riconosciuto — e lo sottolineo — che la ferrovia di per se stessa può anche essere uno strumento di tempo libero, cioè può consentire di godere, lungo il suo tracciato, la vista del meraviglioso paesaggio montano.

Con questa impostazione, il convegno ha concluso che l'amministrazione provinciale, le amministrazioni comunali, le aziende autonome per il turismo e le organizzazioni sindacali devono predisporre un piano organico, completo, di sviluppo di tutto il comprensorio Spoleto-Norcia, sia dal punto di vista economico e produttivo, sia dal punto di vista turistico e ricettivo. In questo piano deve essere precisata la funzione che spetta alla ferrovia: non in concorrenza con i traffici stradali, ma come punto fermo di stabilità e di garanzia dei trasporti merci e passeggeri. In base a questo piano le amministrazioni locali richiederanno un nuovo discorso agli organi della programmazione nazionale, ai competenti organi ministeriali ed alla stessa amministrazione delle ferrovie.

Intanto è necessario che sia tolta quella specie di spada di Damocle — che lei ha riconfermato, onorevole Sottosegretario — che pende sulle sorti della ferrovia: il famoso decreto 21 agosto 1964, n. 106, che praticamente stabilisce la smobilitazione della ferrovia.

Occorre cioè attendere, non prendere alcuna definitiva decisione prima di aver consultato gli organi locali. Se si riuscirà a dimostrare l'importanza delle funzioni cui deve assolvere la ferrovia, non vi è ragione che venga smobilitata.

Le faccio questa raccomandazione, onorevole Sottosegretario, e la prego di farsi

portatore di questa istanza presso il Ministro; altrimenti assumerete voi tutta la responsabilità di fronte alla legittima reazione non solo dei lavoratori che vogliono difendere la ferrovia per non trovarsi sul lastrico, ma anche delle popolazioni che sono decisamente sul piano della difesa della ferrovia.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Morvidi. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario;

MORVIDI. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza:

a) che, in forza di deliberazione n. 96 del 27 luglio 1965, il Commissario prefettizio della provincia di Viterbo ha approvato la locazione di un immobile da adibirsi alla nuova sede del Provveditorato agli studi di Viterbo per la durata di nove anni e per la corrisposta mensile di lire 590.000, pari a lire 7.080.000 annue e per un importo complessivo, secondo la pattuita durata del contratto, di lire 63.720.000 (lire sessantatre milioni e settecentoventimila);

b) che tale deliberazione, per un valore così alto, è stata presa senza che risulti essere stato previamente interpellato l'Ufficio tecnico erariale circa la congruità del prezzo — che, tenuto conto del mercato locale, è da ritenersi quasi il doppio di quello normale — mentre è stato posto in rilievo soltanto il parere favorevole espresso quattro mesi prima della deliberazione dal Provveditorato agli studi il cui titolare aveva un interesse personale all'affittanza;

c) che la deliberazione stessa approva la trattativa privata, in violazione dell'articolo 140 del testo unico n. 383 del 1934, il quale prescrive il pubblico incanto e consente la licitazione privata solo quando il valore complessivo e giustificato non ecceda lire 2 milioni e 500.000;

d) che, comunque, il piano attico dell'immobile preso in affitto — attico che ha un'estensione di metri quadrati 153 — non è

adibito a sede del Provveditorato agli studi ma ad alloggio personale e privato del dottor Renda, Provveditore agli studi, e della sua famiglia;

e) che la spesa per il telefono collocato nel detto appartamento dell'attico, e a disposizione personale e privata esclusiva del dottor Renda e famiglia, nonché quella dell'energia elettrica sia normale che industriale, si fanno passare fra le spese dell'ufficio e quella del riscaldamento è posta a carico della Provincia;

f) se non ritengano che, sia a causa della nullità derivante dalla rilevata violazione dell'articolo 140 del testo unico 1934, sia, e a maggior ragione, a causa dell'aberrante, illegale e illecita assunzione a carico di un ente pubblico delle spese che, andando ad esclusivo vantaggio di un privato, sia pure funzionario dello Stato, non sono nemmeno spese facoltative, le quali, ai sensi dell'articolo 312 del testo unico citato, debbono invece « avere per oggetto servizi ed uffici di utilità pubblica », mentre fra questi servizi ed uffici non sembra possano essere compresi nè il dottor Renda nè la sua famiglia, la deliberazione e il contratto debbano essere annullati dal Governo per evidenti ragioni d'interesse pubblico;

g) se, comunque, non ritengano di iniziare, ai sensi dell'articolo 264 del testo unico citato, giudizio di responsabilità civile contro il Commissario prefettizio, la cui fretta di stipulare il contratto rende ancor più evidente la sua colpa grave, ovvero giudizio di responsabilità contabile ai sensi dell'articolo 254 del testo unico stesso. (987)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

B A D A L O N I M A R I A , Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Il problema dei locali del Provveditorato agli studi di Viterbo si era imposto, da lungo tempo, all'attenzione del Ministero della pubblica istruzione e della competente Amministrazione provinciale, attesa l'assoluta inido-

neità della sistemazione di quell'ufficio scolastico in uno stabile di via dei Mille. Gli uffici del Provveditorato agli studi di Viterbo erano stati alloggiati in uno stabile di via dei Mille dall'aprile del 1955. I locali utilizzati quale sede del Provveditorato, costruiti per uso di abitazione di tipo corrente, mancavano di ogni requisito di funzionalità, erano insufficienti per capienza, inidonei e sotto il profilo della stabilità, in relazione al notevole afflusso del pubblico, e per gli usi relativi ai servizi d'archivio, potendone derivare — come aveva dichiarato l'ufficio tecnico provinciale — pericolo per la pubblica incolumità.

L'esigenza di una migliore e più funzionale sistemazione era stata, fra l'altro, segnalata anche dalla stampa così come erano state segnalate le condizioni che rendevano inidonea, anzi pericolosa, la sede di via dei Mille (come da « Il Messaggero » del 2 luglio 1965).

Il Ministero della pubblica istruzione, nell'adempimento dei suoi compiti istituzionali, aveva, pertanto, svolto da tempo un assiduo interessamento per la soluzione del problema, sollecitando ripetutamente la competente Amministrazione provinciale a reperire più idonei locali. L'onere delle Amministrazioni provinciali a fornire i locali e l'arredamento per gli uffici scolastici provinciali è previsto dal regio decreto legislativo 9 marzo 1936, n. 400. Tale onere era, in precedenza, previsto dal testo unico della legge comunale e provinciale per gli uffici scolastici regionali.

La deliberazione n. 96 del 27 luglio 1965, con la quale il Commissario prefettizio della provincia di Viterbo approvò la locazione di parte del fabbricato di proprietà del signor Montalboldi, sito in viale Trento, non può essere considerata, quindi, frutto di una iniziativa improvvisa ed avventata e tanto meno connessa ad interessi personali del funzionario che dirige l'ufficio scolastico provinciale di Viterbo, ma è l'atto conclusivo con il quale l'Amministrazione provinciale di Viterbo, nell'adempimento di un obbligo di legge, ha posto termine ad una situazione la cui estrema precarietà era stata ripetutamente rappresentata dall'Amministrazione della pubblica istruzione.

Circa la forma di contrattazione adottata, si fa osservare che, contrariamente a quanto ritiene l'onorevole interrogante, l'articolo 140 del testo unico della legge comunale e provinciale 3 marzo 1934, n. 383, sostituito dall'articolo 10 della legge 9 giugno 1947, n. 530, prevede espressamente la possibilità di procedere a trattativa privata anche quando il canone complessivo superi le lire 2.500.000. La Provincia — recita il citato articolo — può anche autorizzare la trattativa privata, allorché ricorrano circostanze eccezionali e ne sia evidente la necessità o la convenienza.

Nel caso in esame, la determinazione del Commissario prefettizio trova giustificazione, in conformità alla previsione legislativa, sia nelle indifferibili necessità di trovare una sistemazione per l'Ufficio scolastico provinciale, attesa anche la riconosciuta inidoneità statica dei locali fino allora utilizzati, sia nella carenza *in loco* di fabbricati idonei sotto il profilo funzionale. Tali circostanze, d'altronde, sono espressamente richiamate nelle premesse dell'atto deliberativo.

Si fa osservare ancora che l'Amministrazione provinciale di Viterbo non aveva l'obbligo di chiedere il parere dell'Ufficio tecnico erariale sulla congruità del canone. Il parere, peraltro, fu chiesto dal Prefetto di Viterbo, e l'Ufficio tecnico erariale si pronunciò, in data 4 agosto 1965, sia sulla inidoneità dei locali di via dei Mille, sia sulla difficoltà di reperire *in loco* fabbricati idonei, sia — previo sopralluogo — sulla congruità del canone per i locali oggetti del contratto.

L'atto deliberativo del Commissario prefettizio fu, quindi, approvato nella seduta del 4 agosto 1965, con decisione n. 1992, dalla Giunta provinciale amministrativa ai sensi ed agli effetti di cui all'articolo 13 della legge 9 giugno 1947, n. 530.

L'immobile locato fu consegnato al Provveditorato agli studi di Viterbo in data 1° settembre 1965.

L'appartamento del 4° piano fu destinato, come espressamente risulta dal verbale di consegna, ad alloggio di servizio del Provveditore agli studi.

Al riguardo si fa presente, come del resto è stato già precisato all'onorevole interrogante, in risposta alla sua interrogazione nu-

mero 1835, che fin dal 1936, ossia dalla costituzione degli uffici scolastici provinciali, molte Amministrazioni provinciali hanno ritenuto opportuno dotare i locali per gli uffici del Provveditorato di un alloggio di servizio per il Provveditore agli studi.

Ciò risponde all'esigenza di agevolare l'espletamento delle funzioni dei Provveditori agli studi e di favorirne la sistemazione nei trasferimenti da una ad altra sede.

Peraltro, il Ministero dell'interno ha prospettato al Ministero della pubblica istruzione gli inconvenienti che da tale prassi possono derivare, specie in presenza di situazioni di bilancio deficitarie.

La questione, sotto il profilo generale, è quindi all'esame delle due Amministrazioni interessate, anche al fine di addivenire, mediante la predisposizione di appositi strumenti normativi, ad una organica soluzione. Infatti, la Direzione generale del personale, con lettera del 26 ottobre 1966, ha informato di aver posto allo studio la possibilità di un analogo provvedimento legislativo per i Provveditorati agli studi. Naturalmente occorrerebbe previamente assicurare la copertura dell'onere che da un eventuale provvedimento legislativo deriverebbe per l'Amministrazione locale.

Per quanto attiene, in particolare, all'alloggio di servizio del Provveditore agli studi di Viterbo, si informa che la maggior parte degli ambienti a suo tempo consegnati dalla provincia per detto uso sono ora adibiti ad ufficio, in quanto, per le accresciute esigenze di servizio, il Provveditore agli studi ha disposto che essi siano utilizzati per il Centro provinciale dei sussidi audiovisivi, dandone comunicazione alla competente Amministrazione provinciale. La comunicazione dell'Amministrazione provinciale è del 30 luglio 1966.

Sono pertanto rimasti disponibili per il Provveditore agli studi due soli vani di minore capienza.

Del tutto infondate sono, infine, le affermazioni dell'onorevole interrogante circa le spese per il telefono, per l'energia elettrica e per l'impianto di riscaldamento.

Per l'energia elettrica, sia normale sia industriale, esistono separati contatori (rispet-

tivamente n. 2.847.381 e n. 2.480.154) e la relativa spesa è a carico del Provveditore agli studi.

Per le spese di riscaldamento, che comunque non gravano sul bilancio dell'Amministrazione provinciale ma gravano sul bilancio del Ministero della pubblica istruzione, il Provveditore agli studi di Viterbo ha chiesto sin dal gennaio 1966 all'Ufficio tecnico erariale di determinare la quota a carico dell'alloggio di servizio e ha provveduto, in attesa di tale determinazione, a versare una prima quota sul conto depositi provvisori della Tesoreria provinciale.

L'installazione del telefono è stata effettuata dalla SIP successivamente alla consegna dell'immobile e il canone è a totale carico del Provveditore agli studi.

Per quanto sopra detto si ritiene che non sussistano, nel caso in esame, i presupposti per far luogo all'annullamento di ufficio della deliberazione e del contratto stipulato dall'Amministrazione provinciale, nè gli estremi per promuovere giudizio di responsabilità.

P R E S I D E N T E . Il senatore Morvidi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

M O R V I D I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, di fronte ad una esposizione così pacata, così gentile e così elegante, come quella ora fatta dal Sottosegretario per la pubblica istruzione leggendo la profusione di parole che i funzionari hanno scritto, sono spiacente di dire che non posso essere affatto d'accordo.

C'è una questione giuridica e c'è una questione morale.

La questione giuridica non è risolvibile così come troppo affrettatamente il funzionario che ha redatto lo scritto ha creduto di risolverla. In primo luogo cade in una contraddizione in termini: riconosce infatti che il problema del cosiddetto alloggio di servizio per il Provveditorato agli studi è sottoposto ad un esame, come si suol dire, *de jure condendo*. Questo significa che allo stato dei fatti non c'è nessuna autorizzazione giuridica che consenta ad un Provveditore agli studi di

avere un alloggio di servizio, e ad una amministrazione pubblica di dare al Provveditore agli studi un alloggio di servizio.

Del resto, il Sottosegretario ha ricordato una mia vecchia interrogazione alla quale è stato risposto il 13 novembre 1964. Non appena l'attuale Provveditore agli studi fu trasferito a Viterbo chiese un indennizzo per il cosiddetto alloggio di servizio nella misura di 40 mila lire al mese. Ne avrebbe spese 38 mila: le 2 mila lire in più erano una specie di « cresta ».

Orbene, la Giunta provinciale di Viterbo concesse 20 mila lire al mese invece delle 40 mila richieste, cioè dimezzò l'alloggio di servizio. O era o non era alloggio di servizio: se era alloggio di servizio, doveva essere pagato l'intero indennizzo, se non lo era, quelle 20 mila lire fanno la figura di un'elemosina che diminuisce il prestigio di un impiegato dello Stato.

Diciamo allora che si trattava e si tratta di un servizio di alloggio per il Provveditore agli studi.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. È così per tutti: o danno l'alloggio, oppure danno un contributo per l'alloggio stesso.

MORVIDI. Non discuto; però, una volta che la disposizione di legge per consentire al Provveditore agli studi un alloggio di servizio non esiste, non si comprende perchè codesto contributo si debba dare. In quale situazione si vengono a trovare tutti gli impiegati, sia del Provveditorato agli studi, sia di altri uffici pubblici, i quali, con stipendi assai inferiori, debbono arrampicarsi sugli specchi per trovare alla fine del mese quanto è necessario per pagarsi l'alloggio? Ecco la questione morale. Perchè questa situazione di privilegio a vantaggio dell'uno e a svantaggio degli altri? Questo è il punto centrale della mia interrogazione dal punto di vista morale.

D'altra parte, quando si dice che la deliberazione è indenne da qualsiasi censura perchè il contratto di affitto poteva essere stipulato anche a trattativa privata, si dimentica però (ed è sfuggito nella risposta data

dal Governo, o meglio, il Sottosegretario lo ha letto, ma ne è sfuggito contemporaneamente l'apprezzamento) che la trattativa privata in tanto può essere stipulata in quanto vi sia una autorizzazione e l'autorizzazione non può essere data dallo stesso che fa la stipulazione.

Nella fattispecie manca completamente la autorizzazione prefettizia per stipulare il contratto a trattativa privata. Quindi è evidente che, anche sotto questo punto di vista, la deliberazione non ha fondamento giuridico. Il fatto che questa deliberazione sia stata approvata dalla Giunta provinciale amministrativa mi rappresenta poco o nulla perchè quando la deliberazione non è valida, quando la deliberazione è sostanzialmente baccata, non c'è nessuna Giunta provinciale amministrativa che possa sanare la nullità ed eliminare il baco.

Quanto poi al giudizio di congruità del prezzo da parte dell'Ufficio tecnico erariale, non dubito che la Prefettura l'abbia richiesto, ma nella deliberazione non c'è alcuna traccia, mentre si cita il parere favorevole del Provveditorato.

Io so che tra Ministro dell'interno e Ministro della pubblica istruzione si è giocato un pochino a palla per decidere chi avrebbe dovuto essere competente a rispondere a questa interrogazione. Vi dirò di più: tra due litiganti il terzo gode, e il terzo che... godrà penso che sarà proprio l'autorità giudiziaria.

Già altra volta il Ministro della pubblica istruzione, rispondendo ad una mia interrogazione a proposito delle grosse propine che l'amministrazione del comune di Viterbo aveva erogato per esami di concorso, con l'approvazione della GPA, rispose che tutto era lecito, che tutto doveva essere riconosciuto corrispondente all'autonomia dei comuni e degli enti locali.

Orbene, malgrado questa risposta del Ministro della pubblica istruzione, tutte le persone che hanno preso parte a quella deliberazione sono adesso sotto processo dinanzi al Tribunale di Viterbo.

Non vorrei che capitasse lo stesso in questo caso perchè è evidente che bisogna mettere un punto fermo. Non si può tollerare ancora, con la scusa del principio del funzio-

nario di alto grado, che si dispensino prebende contro la legge soltanto perchè appunto si tratta di funzionario di alto grado.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Perrino. Se ne dia lettura.

CARELLI, Segretario:

PERRINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che l'Amministrazione provinciale di Brindisi, già da alcuni anni ed attraverso un ingente sforzo economico ed organizzativo, ha realizzato un Museo provinciale, destinato a raccogliere il notevole patrimonio storico-archeologico già disponibile, nonchè e soprattutto i tanti ritrovamenti di cui il territorio è inesauribile giacimento;

premesso che il Museo provinciale di Brindisi è divenuto centro di rilevante attrazione culturale, luogo di convegno di studiosi italiani e stranieri e sensibile incentivo turistico, essendo mèta costante dello imponente flusso di correnti turistiche internazionali che convergono sulla città, attraverso il movimento portuale da e per la Grecia e l'Oriente;

premesso che vengono compiuti sforzi generosi e continui per arricchire sempre di più il materiale ordinato presso il Museo provinciale, al fine di offrire alle giovani generazioni, agli studiosi, ai cittadini tutti un panorama sempre più vasto, minuzioso e completo delle antichissime e più recenti civiltà che sono fiorite nel passato nel territorio della provincia di Brindisi;

considerato che tutto il materiale che viene alla luce, sia in scavi casuali e sia nel corso delle campagne organizzate, con la giustificazione di motivi di classificazione e di studio viene trasferito presso il Museo nazionale di Taranto, dal quale non fa più ritorno, poichè risulta che nei depositi di detto Museo giacciono in numero ingentissimo ritrovamenti archeologici in attesa di ordinazione e studio da molti anni,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritenga opportuno dare sollecite disposizioni alla Soprintendenza competente per-

chè il materiale archeologico già trasferito da Brindisi al Museo nazionale di Taranto, nonchè quello che venisse in luce nel tempo, siano destinati al Museo provinciale di Brindisi, ove potrebbero aver luogo — a tempo opportuno, secondo le possibilità dei funzionari delegati a tale compito — quello studio e quella classificazione il cui annoso ritardo sacrifica all'oscurità prezioso materiale, che potrebbe essere invece offerto all'ammirazione del pubblico ed all'apprezzamento degli studiosi nelle belle sale del Museo brindisino. (1103)

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CALFFI, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Si fa presente che, ai sensi della legge 1º giugno 1939, n. 1089, sulla tutela delle cose d'interesse storico e artistico, la proprietà degli oggetti archeologici venuti alla luce, a seguito di campagne di scavo o anche fortuitamente, spetta allo Stato. Pertanto il Ministero della pubblica istruzione deve, innanzi tutto, assolvere l'obbligo di provvedere alla classificazione e al restauro del materiale presso i propri Istituti.

Non di rado, peraltro, si procede ad assegnare parte dei reperti a musei non statali che, per importanza ed organizzazione, siano in grado di fornire le necessarie garanzie per l'esposizione e la sicurezza, quale è appunto il Museo di Brindisi. A tale Museo non si è mancato, infatti, di consegnare in temporaneo deposito oggetti rinvenuti nel territorio del circondario, tanto che le sue raccolte sono costituite prevalentemente di materiale di proprietà dello Stato.

S'informa, infine, che di recente al Museo di Brindisi è stata assegnata, in temporaneo deposito, la suppellettile funeraria rinvenuta in una tomba della zona archeologica di Valesio. L'autorizzazione è stata data con lettera 3 ottobre 1966 al soprintendente alle antichità di Taranto con lettera a firma di chi parla.

P R E S I D E N T E . Il senatore Perrino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

P E R R I N O . Non posso dichiararmi soddisfatto per le ragioni che vengono qui brevemente ad esporre. La provincia di Brindisi può configurarsi, senza timore di cadere nella iperbole, come un immenso giacimento archeologico, solo in minima parte esplorato e ricchissimo di testimonianze che possono contribuire a fare luce su taluni periodi dell'antichissima storia delle civiltà che vi ebbero stanza e fioritura.

Quasi ogni giorno lo stampa dà notizia di nuovi casuali ritrovamenti, ma infinitamente di più sono quelli che vengono taciuti, soprattutto da parte di imprenditori edili nel corso di lavori, per il timore che un intervento delle autorità preposte alla vigilanza del patrimonio archeologico possa causare l'arresto delle opere iniziate.

È appena di pochi giorni fa, per esempio, la notizia che il « Gruppo archeologico Messapico » — che raccoglie appassionati ricercatori locali — avrebbe individuato a pochi chilometri dall'attuale Oria un vasto comprensorio ricchissimo di avanzi che pare sia addirittura l'abitato dell'antichissima Hatria, città messapica fiorentissima, fondata verso il 1400 avanti Cristo.

Nelle vicinanze, il Gruppo ha anche trovato le vestigia di un santuario, databile intorno al VII secolo avanti Cristo, con annessa una necropoli, e numeroso materiale funerario è stato consegnato alla Soprintendenza alle antichità di Taranto, insieme con rare iscrizioni in lingua ellenico-messapica.

Brindisi, con la maggior parte del territorio della provincia, rappresentò il cuore di quella Messapia di cui tanta eredità giace sepolta nel sottosuolo e che fu civile e potente già prima che fiorisse la civiltà ellenica. Anche se Brindisi, come da taluni si sostiene, con scarse prove, fu fondata da coloni cretesi, di certo fu città messapica opulenta e importante, grazie al sicurissimo porto, e tale rimase fino al 246, epoca della conquista romana. Dopo il prolungamento della via Appia fino all'Adriatico, Brindisi divenne e rimase per secoli lo scalo di imbarco delle legioni verso

l'oriente vicino e lontano, mentre fu il porto per eccellenza del traffico dei viaggiatori e delle mercanzie da e per la vicinissima Grecia, funzione che oggi ha ripreso pienissimamente. Della Brindisi romana restano importanti vestigia e ogni giorno ne affiorano di nuove: basta citare gli importanti ritrovamenti a seguito della demolizione di vecchie casupole nel rione San Pietro degli Schiavoni, nel centro storico della città moderna.

Si può dire che non si ponga mano ad un lavoro di scavo — per fondazioni, fognature, condotte idriche, eccetera — senza che vengano riportati alla luce resti della civiltà romana e delle precedenti e susseguenti.

Si può addirittura dire che da parte di taluni si guarda con preoccupazione a tanta ricchezza di ritrovamenti, poichè — come accennato — questi provocano l'intervento della Soprintendenza a tutela del patrimonio archeologico, ottima misura indubbiamente, che però il più delle volte si risolve in un danno, perchè i lavori vengono sospesi e non si hanno i mezzi per approfondire razionalmente le ricerche.

Nella provincia la situazione non è diversa: basti ricordare il grande « vallo » fortificato messapico riportato alla luce a Ceglie Messapico, altro « centro » storico-archeologico di eccezionale interesse, ove in questi ultimi anni sono venuti alla luce cimeli di vita crepuscolare, oggetti dell'età archeolitica, ipogei, elmi, corazze, armille, iscrizioni, vasi, monete (un vaso di incommensurabile valore, recante il dipinto della lotta tra Diomede e i Messapi, oggi si trova nel Museo di Berlino!). Carovigno — la leggendaria Carbina dei Messapi — con le sue mura messapiche, le necropoli, le botteghe dei vasai, l'acropoli megalitica, fondata, pare, poco dopo la distruzione di Troia; Erchie, sorta sull'antichissima e mitica « Erculea »; Mesagne, costruita sul luogo della primitiva « Messapia », città fondata pare nel 1604 a. C. da Messapo, re di Sicione; Oria, già antica e gloriosa metropoli messapica; Ostuni, nel cui sottosuolo e nella piana viciniore già fu una città messapica le cui case e le cui necropoli erano per lo più scavate o ancorate nella roccia; Torchiarolo, nelle cui vicinanze era Valesio, citata da Plinio e da Strabone con il nome di

Baletium e Balesium, città greca prima, poi romana; Torre Santa Susanna, come altri centri prossimi, già casali messapici sotto dominazione orietana (Turris Messapiorum), per limitare le mie citazioni ai soli comuni di origine messapica o derivata, restituiscono continuamente all'ammirazione dei cittadini e dei turisti, ruderi, avanzi di edifici, terme e magazzini, utensili, iscrizioni, tombe, arredi funerari, armi e mille altre piccole e grandi testimonianze di un passato luminoso, civile, opulento. E cito per ultima Egnathia, già metropoli marittima, sulle sponde dell'Adriatico, sulla via Traianea, di origine leggendaria, più volte distrutta e ricostruita — ricorda Orazio *limphis iratis exstructa* — oggi in buona parte tornata alla luce con la sua acropoli, con le monumentali mura di cinta e del porto, con il foro ed i resti di abitazioni, templi, strade, pozzi, e con migliaia di oggetti d'uso domestico e personale; Egnathia, la Pompei della Puglia potenzialmente se non già ora, poichè il suo territorio è stato nettamente delimitato, grazie ai più moderni sistemi di ricerca (aerofotogrammetria, introspezioni con apparecchiature sismiche e fotografia sotterranea) onde può essere riportato alla luce quanto ancora sepolto.

Per accogliere tutto il materiale reperito, l'Amministrazione provinciale, alcuni anni fa, con grave sacrificio di mezzi, volle e realizzò un moderno Museo provinciale, in cui già molto materiale è ordinato; ma si tratta di collezioni private e di una infinitesima parte dei ritrovamenti, poichè tutto è stato portato — com'è obbligo — al Museo nazionale di Taranto per uno studio ed una classificazione senza fine, a giudicare dal fatto che nulla è tornato. Risulta che i sotterranei del detto Museo tarantino sono stipati di casse contenenti materiale archeologico della provincia di Brindisi in attesa di classificazione e datazione, in attesa, cioè, di quello studio razionale che, per scarsità di tecnici, procede a passo ultrarallentato, mentre tanta ricchezza e tanto splendore restano nella oscurità, negati all'ammirazione dei cittadini e degli appassionati, dei turisti e degli studiosi. Sarebbe molto più logico e produttore, invece, che il materiale venisse restituito ai

luoghi di origine, quando in questi vi sono gli strumenti per una efficiente e razionale conservazione e nella faticosa attesa offrire a tutti la possibilità di ammirarlo, studiarlo e riprodurlo fotograficamente per assecondare le richieste di studiosi lontani.

Oggi che alla base del turismo — come hanno dimostrato i sondaggi ufficialmente condotti dal Ministero del turismo — v'è un rinnovato amore per l'arte, la storia, l'archeologia, restituire il materiale al Museo provinciale di Brindisi — ci si limita all'argomento che interessa direttamente — sarebbe certamente un atto di saggezza, poichè l'arricchimento del Museo avrebbe una notevole ripercussione sull'incremento delle correnti turistiche a Brindisi e nella provincia. E non si tratta di correnti da creare *ex abrupto*, poichè è abbastanza noto che attraverso il porto di Brindisi, restituito alla funzione di testa di ponte dei traffici internazionali e nazionali verso la Grecia, il Medio e il Vicino Oriente, ogni anno transitano oltre 300 mila passeggeri con un « crescendo » rossiniano, cui l'arricchimento del Museo provinciale potrebbe dare indubbiamente una notevole spinta.

Si impone, in sostanza, un provvedimento saggio e, direi, riparatore. In primo luogo, tutto il materiale oggi a Taranto, di provenienza della provincia di Brindisi, potrebbe essere depositato — dico « depositato » e nulla interferisce sul fatto che lo Stato sia il proprietario di questo materiale — presso il Museo provinciale di Brindisi, in custodia, in attesa di essere studiato e classificato dai tecnici della Soprintendenza alle antichità, invece di restare nelle « segrete » impenetrabili ai visitatori del Museo nazionale di Taranto.

C A L E F F I , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Ma chi risponde della custodia?

P E R R I N O . Quando viene dato in consegna, la custodia non è più in causa, onorevole Sottosegretario.

C A L E F F I , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. È in causa, e come!

Basta vedere quello che avviene in tutti i musei privati.

P E R R I N O . Al Museo di Brindisi contribuisce lo sforzo di tutta la popolazione e lasciare in deposito questo materiale non significa venir meno al diritto di proprietà dello Stato: è una custodia che può anche essere affidata a terzi, e in questo caso il terzo è l'Amministrazione provinciale di Brindisi.

In secondo luogo, tutto il materiale di volta in volta veniente alla luce, d'ora in avanti, dovrebbe anch'esso essere affidato al Museo provinciale di Brindisi per una sistemazione, sia pure transitoria, sempre in attesa della catalogazione ufficiale dello Stato.

Una proposta concreta, improntata a realismo costruttivo, rispondente alle moderne esigenze spirituali e, in uno, a motivi economici che, anche in questo campo sarebbe ingiusto, inconveniente e dannoso ignorare.

E qui potrei sollevare — concludendo — la storia dei doppioni. Questi doppioni che restano negli scantinati del pregevolissimo Museo nazionale di Taranto potrebbero trovare buon collocamento. I visitatori di Brindisi sono diversi dai visitatori di Taranto: chi va a Taranto al Museo nazionale non è il turista che transita e che deve occupare le quattro o cinque ore di attesa al porto per imbarcarsi (ho già detto che siamo a 300 mila passeggeri); i visitatori di Taranto sono i veri studiosi, che vanno a fondo negli studi, che hanno bisogno di diversi giorni. Ora, questi doppioni che giacciono lì custoditi potrebbero benissimo trovare collocazione in questo Museo che, come ho detto, ha caratteristiche diverse da quello nazionale di Taranto.

Per questo mi permetto di insistere nella mia proposta e non posso, purtroppo che dichiararmi insoddisfatto della risposta che mi ha dato il rappresentante del Governo.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Fanelli. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

FANELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali difficoltà esi-

stano per il riconoscimento giuridico della facoltà del Magistero di Cassino.

Tale Istituto ha già una popolazione scolastica di quasi cinquemila studenti e per la sua posizione geografica rappresenta il baricentro di una vasta zona che interessa le provincie di Caserta, Campobasso, Frosinone e Latina.

Infatti attualmente esistono solo due magisteri per il centro sud, due magisteri superaffollati, costretti spesso ad operare drastiche selezioni, mentre gli Istituti magistrali di Cassino, Pontecorvo, Capua, Caserta, Formia, Isernia, Latina, Sora e Frosinone continueranno a diplomare giovani su giovani lasciando soltanto a pochi la possibilità di accedere all'università.

Tale riconoscimento, oltre a costituire un sicuro vantaggio per i numerosi studenti impossibilitati, per diversi ma validi motivi, a frequentare altre sedi universitarie, costituirebbe un tangibile atto di solidarietà verso la città martire di Cassino così cara al cuore di tutti gli italiani per le sofferenze e distruzioni subite da una guerra senza precedenti. (1174)

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Fanelli non è presente, si intende che abbia rinunciato all'interrogazione.

Segue un'interrogazione del senatore Tomassini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

TOMASSINI, SCHIAVETTI, MILILLO, ALBARELLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione:*

a) per conoscere se risponde al vero la notizia, diffusa dalla stampa quotidiana, che il Ministero della pubblica istruzione ha vietato l'adozione come libro di testo, in un liceo di Agrigento, del « Diario di Anna Frank », adducendo come motivo che alcuni passi del « Diario » sono « immorali »;

b) per sapere, nell'ipotesi che la notizia sia fondata, quali sono i passi ritenuti « immorali ». (1187)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione

ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C A L E F F I, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. La notizia diffusa da qualche giornale quotidiano, e raccolta dalla interrogazione, circa un presunto divieto di adozione del libro « Il diario di Anna Frank » è destituita di qualsiasi fondamento, come è già stato dichiarato a suo tempo ai giornali dall'onorevole Ministro e come è stato ripetutamente dichiarato in risposte ad altre interrogazioni alla Camera dei deputati.

In occasione dell'adozione del libro per l'anno scolastico 1964-65 nella scuola media « L. Pirandello » di Agrigento, si ebbe notizia di qualche protesta. Nessun divieto è stato, però, disposto.

Come di norma, l'adozione di questo, come di ogni altro libro, è pertanto rimessa all'autonoma decisione dei competenti collegi dei professori.

Da parte sua il Ministero della pubblica istruzione, in occasione della distribuzione di molti libri sulla Resistenza alle biblioteche scolastiche, nel ventennale della Resistenza, ha diffuso molte migliaia di copie anche del « Diario » di Anna Frank nelle biblioteche degli insegnanti e degli alunni.

P R E S I D E N T E. Il senatore Tomassini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

T O M A S S I N I. Prendo atto, signor Presidente, con soddisfazione delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario. La notizia che noi raccogliemmo risale a molto tempo fa. Oggi soltanto sappiamo quello che ci ha detto il Governo, ma in quell'epoca non eravamo a conoscenza nè della smentita nè dei provvedimenti che aveva adottato il Ministro. Quindi se noi rapportiamo la interrogazione a quell'epoca, si spiega la legittimità della nostra preoccupazione. La stessa formulazione dubitativa della nostra interrogazione sta a dimostrare la perplessità che ci aveva lasciato la notizia nel momento in cui la leggemmo. Comunque, ripeto, sono soddisfatto delle dichiarazioni del Sottosegretario, soprattutto per quanto concerne l'ultima par-

te e cioè che i libri che riguardano il periodo della Resistenza, nella concezione molto più vasta che anche la letteratura oggi è storiografia, siano stati distribuiti nelle biblioteche e ne sia diffusa la lettura e la conoscenza. È necessario che questi libri, non solo quello di Anna Frank ma tutti quelli simili ad esso, e ve ne sono moltissimi, siano diffusi. Anche essi hanno il loro valore conoscitivo forse di più di un testo puramente storico.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione del senatore Bonacina e di altri senatori. Se ne dia lettura.

C A R E L L I, *Segretario*:

BONACINA, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, BANFI. — *Al Ministro della pubblica istruzione*. — Per conoscere se ritenga compatibili con i vigenti ordinamenti le due « convenzioni » stipulate il 15 gennaio 1965 dal Ministero della pubblica istruzione con l'Ente pubblico « Centro nazionale per i sussidi audiovisivi » e con l'Ente nazionale per le biblioteche popolari e scolastiche, le quali hanno affidato in esclusiva ai due enti il compito di acquistare e distribuire per conto del Ministero, rispettivamente, a tutte le scuole italiane, i materiali per i sussidi audiovisivi e a tutte le biblioteche scolastiche e parascolastiche italiane, i libri di dotazione, il tutto per cifre ingenti, quando:

1) il compito di cui sopra spetta per legge al Ministero e, a norma della contabilità generale dello Stato, il Ministero stesso deve provvedere agli acquisti direttamente e, nel caso dei mezzi per sussidi audiovisivi, con regolari gare di aggiudicazione, a meno di specifiche deroghe autorizzate con legge, nel caso insussistenti;

2) i due Enti, a norma di convenzioni, addebiteranno con loro fatture, al Ministero, gli acquisti compiuti, con la clausola della applicazione di sconti predeterminati sui prezzi di listino dei materiali o di copertina dei libri, sconti chiaramente inferiori a quelli che gli enti stessi otterranno dai fornitori, realizzando utili che pertanto saranno indebitamente distolti dal bilancio dello Stato;

3) i due Enti, sempre in base alle convenzioni, sono autorizzati a impiegare direttamente gli utili nella produzione di film o nell'acquisto di libri, da distribuire gratuitamente alle scuole, dando così luogo a gestioni illegittime di fondi stanziati nel bilancio statale, la cui regolazione finanziaria peraltro resta indeterminata, così come è lasciata alla discrezionalità degli Enti l'impiego dei fondi qualificati come « utili »;

4) ne risulterà a carico del bilancio dello Stato un onere non previsto nè autorizzato da alcuno, rappresentato sia dal « compenso » pari al 9 per cento degli acquisti riconosciuto a ciascuno dei due Enti, sia dall'imposizione fiscale sulla doppia fatturazione;

5) i due Enti sono stati autorizzati a derogare, nella stipulazione dei relativi contratti, alle norme della contabilità di Stato;

6) è data facoltà, ad uno degli Enti, di produrre film ad uso scolastico, quando, a norma dell'articolo 12 della legge 4 novembre 1965, n. 1213 (legge sul cinema), le amministrazioni dello Stato devono affidare all'Istituto Luce la produzione di film da esse comunque finanziati;

7) della gestione dei servizi affidati al « Centro sussidi audiovisivi », l'Ente dovrà dare « separato rendiconto » al Ministero, il che fa sorgere il dubbio che su di essa non potrà esercitarsi il controllo della Corte dei conti, previsto dalla legge n. 259 del 1958, al quale controllo, in ogni caso, è sottratto l'Ente biblioteche.

Gli interroganti chiedono anche di conoscere se il Ministero della pubblica istruzione ritenga utile all'insegnamento e alla formazione culturale degli alunni, l'opera « Vini d'Italia », che risulta acquistata in alcune migliaia di copie e, presumibilmente, distribuita alle biblioteche scolastiche e parascolastiche. A questo proposito, gli interroganti chiedono di conoscere se l'acquisto sia stato finanziato con gli « utili » della gestione di cui sopra e, comunque, se il Ministero della pubblica istruzione lo abbia approvato o ne fosse a conoscenza. (1284)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

B A D A L O N I M A R I A , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Gli onorevoli interroganti hanno prospettato in ordine alle due convenzioni stipulate dal Ministero, rispettivamente in data 15 gennaio e 21 gennaio 1965, numerosi rilievi, alcuni attinenti alla legittimità altri alla opportunità amministrativa dei due atti. Conviene pertanto esaminare distintamente le due convenzioni e per ciascuna di esse indicare analiticamente le ragioni che sostengono la legittimità e l'opportunità dell'operato della Amministrazione.

Credo che l'onorevole interrogante non farà al Sottosegretario il torto di pensare che leggendo delle risposte scritte senza averle prima esaminate e ponderate, come ha detto il senatore Morvidi.

B O N A C I N A . Tanto più che era lei la contraente...

B A D A L O N I M A R I A , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Non io, era il Ministero naturalmente; io avevo la delega. Ma mi permettano gli onorevoli colleghi di dire preliminarmente che i Sottosegretari di solito non vengono qui a leggere dei documenti senza averli prima esaminati, studiati, controllati.

R O M A N O . Di solito...

B A D A L O N I M A R I A , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. La convenzione con il Centro per i sussidi audiovisivi, stipulata il 15 gennaio 1965, è intesa ad affidare all'ente il servizio esecutivo di acquisto e distribuzione del materiale audiovisivo per le scuole. In primo luogo occorre far presente che il Centro nazionale per i sussidi audiovisivi fu istituito con legge 12 ottobre 1956, n. 1213, allo scopo di promuovere la cinematografia didattica e culturale e gli altri sussidi audiovisivi in ogni ordine e grado di scuola. Il Centro, come è

noto, ha personalità di diritto pubblico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministero della pubblica istruzione. Inoltre è presieduto per legge da un Sottosegretario di Stato incaricato temporaneamente dal Ministro della pubblica istruzione, cosa che io personalmente non approvo poichè mi sembrerebbe più opportuno che questo Centro non fosse presieduto da un Sottosegretario. Del resto questa mia opinione è condivisa, ed è già nelle intenzioni del Ministero di modificare nella sede opportuna questa situazione.

L'Amministrazione già in passato si era avvalsa della collaborazione tecnica dell'ente e aveva avuto modo di acquisire gli elementi di giudizio sull'efficienza dell'attrezzatura di cui esso dispone per il servizio esecutivo di cui abbiamo parlato. Il notevole incremento dei fondi previsti per dotare le scuole di sussidi audiovisivi e correlativamente la materiale impossibilità per l'Amministrazione di provvedere direttamente al servizio esecutivo (gli onorevoli colleghi noteranno che ripeto più volte la parola « esecutivo ») di acquisto e di distribuzione di tali sussidi indussero ad esaminare l'opportunità di affidare il servizio al Centro nazionale, in modo da utilizzare un apparato tecnico-organizzativo specializzato. Peraltro, per chiarire compiutamente la piena legittimità della convenzione, si deve far presente che l'Amministrazione con tale atto non ha demandato ad altro soggetto la scelta dei sussidi audiovisivi destinati alle scuole. I film didattici infatti vengono scelti dal Ministero previo esame di una apposita Commissione della quale fanno parte funzionari, ispettori centrali ed esperti. Per l'acquisto degli altri sussidi audiovisivi le ordinazioni vengono inviate al Centro dal Ministero o direttamente dalle scuole. In altri termini, per effetto della convenzione, il Centro viene a svolgere un servizio esecutivo per conto e su disposizione del Ministero.

D'altronde, sotto l'aspetto formale, giova richiamare l'attenzione sulla procedura seguita. La convenzione, cui si pervenne dopo ponderate valutazioni e minuziose trattative, fu sottoposta al preventivo parere del Consiglio di Stato che la esaminò sia sotto il profilo della legittimità sia sotto quel-

lo della convenienza. Essa, quindi, stipulata in forma pubblica amministrativa, fu registrata dalla Corte dei conti cui fu rimessa unitamente al decreto ministeriale di approvazione e agli atti relativi. Sostengono peraltro gli onorevoli interroganti che, nel caso dei sussidi audiovisivi, il Ministero avrebbe dovuto provvedere direttamente agli acquisti con regolari gare di aggiudicazione, a meno di specifiche deroghe autorizzate per legge; mentre il Ministero, con la convenzione, avrebbe autorizzato il Centro a derogare alle norme sulla contabilità dello Stato.

Ora è evidente che, nel caso di acquisto di film o di diapositive individuali quanto al titolo e al produttore, nè il Ministero nè alcun ente hanno la possibilità di indire gare di qualsiasi genere, in quanto si tratta di oggetti non indicati per specie.

Pertanto i film e le diapositive che per i loro pregi didattici e tecnici siano prescelti dal Ministero e commissionati al Centro, sono da questo acquistati secondo gli ordinativi ricevuti dall'Amministrazione. L'osservanza delle norme sulla contabilità dello Stato, per quanto riguarda le gare, è possibile soltanto qualora si tratti di acquisti di materiale indicato per specie. Infatti la convenzione prevede espressamente che il Centro è tenuto ad osservare nei contratti le norme sulla contabilità di Stato in quanto applicabili in relazione alle particolari caratteristiche del materiale.

Sostengono ancora gli onorevoli interroganti che la convenzione consente al Centro di realizzare utili che sarebbero così distolti dal bilancio dello Stato e darebbero luogo ad illegittime gestioni, nonchè ad un onere per il bilancio statale, pari al 9 per cento degli acquisti.

In verità, la convenzione impegna il Centro a fornire al Ministero il materiale audiovisivo con lo sconto, certamente non esiguo, del 25 per cento. L'Ente assume interamente l'onere del servizio (spese generali e amministrative, imposte, spese per imballaggio, trasporto e consegna) ed è tenuto all'approntamento dei locali e delle attrezzature occorrenti per le proiezioni e per le audizioni che siano richieste dalle Commissioni

nominate dal Ministero per la scelta dei sussidi.

Il 9 per cento calcolato sul prezzo di listino del materiale audiovisivo acquistato costituisce pertanto il rimborso del costo del servizio, e non può essere considerato un onere per lo Stato nel senso indicato, a meno che non si voglia presumere che il servizio stesso, che pur richiede un apparato amministrativo e un'attrezzatura tecnica specializzata, non comporti alcuna spesa.

D'altronde, l'aliquota del 9 per cento costituisce il limite massimo del costo del servizio. Qualora, infatti, il Centro riesca ad ottenere dalle ditte uno sconto maggiore di quello risultante dal cumulo delle due percentuali del 25 per cento e del 9 per cento, l'eccedenza di sconto è considerata ad ogni effetto utile di gestione.

Tale utile, che, secondo la normale previsione degli sconti praticati dalle ditte, non può avere carattere eventuale, è stato tuttavia considerato dalla convenzione, ed è stato vincolato a fini prefissati, e ciò comprova chiaramente che l'Amministrazione, nel procedere alla stipula della convenzione, si è ispirata a criteri di estrema cautela.

La convenzione ha stabilito, infatti, che il Centro nazionale per i sussidi audiovisivi deve destinare l'eventuale margine utile alla produzione di film, filmine, diapositive e dischi che, attraverso i centri provinciali, sono ceduti in uso gratuito alle scuole delle varie provincie.

Senonchè neanche tale clausola della convenzione va esente dai rilievi mossi dagli onorevoli interroganti, i quali assumono che la convenzione avrebbe conferito al Centro la facoltà di produrre film di uso scolastico contravvenendo alla disposizione dell'articolo 12 della legge 4 novembre 1965, numero 1213, secondo cui le amministrazioni dello Stato devono affidare all'Istituto Luce la produzione di film da esse comunque finanziati.

Si deve precisare al riguardo che il compito, e quindi non soltanto la facoltà, di produrre, con i propri mezzi tecnici, film di carattere didattico-educativo appartiene al Centro per i sussidi audiovisivi in quanto rientra fra le sue attribuzioni statutarie, qua-

li sono previste dalla legge istitutiva citata e dall'articolo 18 del relativo regolamento di esecuzione.

La convenzione, pertanto, non ha attribuito a detto ente un nuovo compito e tanto meno una facoltà in contrasto con la legge, ma ha inteso soltanto vincolare, in maniera conforme ai fini statutari dell'ente, gli eventuali utili di gestione che siano realizzati con il servizio di acquisto e di distribuzione dei sussidi audiovisivi.

Pertanto, tra l'articolo 12 della legge 4 novembre 1965, n. 1213 e l'attività del Centro quale è disciplinata dalle norme statutarie, non sussiste alcuna incompatibilità, sia perchè tale attività si concreta nella produzione diretta di film e non già nel finanziamento di una produzione altrui, sia perchè essa è limitata alla produzione di film destinati esclusivamente alla scuola e realizzati quindi per specifiche finalità connesse allo svolgimento dei programmi scolastici.

Infine il dubbio prospettato dagli onorevoli interroganti, circa il controllo della Corte dei conti sulla gestione del servizio affidato al Centro nazionale per i sussidi audiovisivi, appare del tutto infondato.

L'articolo 11 della convenzione stabilisce infatti testualmente che la gestione del servizio oggetto della convenzione fa parte integrante del bilancio del Centro.

In quanto tale, la gestione non può non essere sottoposta al controllo della Corte dei conti e ad ogni altro controllo cui il Centro è soggetto ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 259.

È da precisare che gli enti sono soggetti al controllo della Corte dei conti, come loro sanno, quando ricevono un contributo superiore ai 50 milioni. Il Centro nazionale per i sussidi audiovisivi aveva prima uno stanziamento di 20 milioni, poi di 50 milioni. (*Interruzione del senatore Bonacina*). Ad ogni modo è stato chiesto il controllo della Corte dei conti proprio in quanto la cifra derivante dal servizio commissionato era stata messa come utile di gestione.

La clausola secondo cui il Centro deve annualmente presentare al Ministero un separato rendiconto sulla gestione del servizio, non mira pertanto a sottrarre il Centro ad

alcun controllo che anzi aggiunge a quelli già previsti dalla legge una ulteriore forma di controllo, senza contare poi che il collegio dei revisori dei conti del Centro dei sussidi audiovisivi è presieduto da un funzionario nominato dalla Corte dei conti.

Passando ora ad esaminare i rilievi che attengono alla convenzione stipulata il 21 gennaio 1965 con l'Ente nazionale per le biblioteche scolastiche e popolari, si devono richiamare innanzitutto per la procedura seguita le considerazioni prospettate in ordine alla convenzione del 15 gennaio 1965.

La convenzione, infatti, fu sottoposta al preventivo parere del Consiglio di Stato che la esaminò, sia sotto il profilo della legittimità, sia sotto quello della convenienza.

La convenzione fu stipulata in forma pubblica amministrativa e fu sottoposta alla registrazione della Corte dei conti cui fu rimessa unitamente al decreto ministeriale di approvazione e agli atti relativi.

In ordine ai singoli rilievi, si fa presente poi che l'articolo 19 del decreto 29 aprile 1949, n. 708, confermato dall'articolo 2 del nuovo statuto dell'ente approvato con decreto 31 marzo 1966, n. 306, prevede espressamente che l'Ente nazionale per le biblioteche scolastiche e popolari possa gestire servizi dello Stato, sicchè nessuna violazione di legge è stata consumata quando si è stabilito, con la convenzione, di affidare all'ente il servizio di acquisto e di distribuzione dei libri alle biblioteche delle scuole elementari e degli istituti di istruzione secondaria di primo e secondo grado.

Peraltro, se da un lato la norma citata pone di tutta evidenza la convenzione stipulata sul piano della legittimità giuridica, dall'altro molteplici motivi ne sostengono l'opportunità amministrativa.

Innanzitutto il Ministero, per creare direttamente i servizi, avrebbe dovuto impiantare una organizzazione analoga a quella che l'ente, in relazione ai suoi fini statuari, già possiede.

Il servizio — si chiarisce — comporta la raccolta organica di una mole ingente di documenti di carattere amministrativo e contabile e la registrazione sistematica di tutti gli ordini di acquisto per oltre 1 milio-

ne di volumi l'anno; il controllo dei prezzi, l'emissione di oltre 20 mila fatture, la confezione e la spedizione di molti pacchi, circa 100 mila, nonchè il disbrigo della corrispondenza con scuole ed istituti di istruzione e relativo lavoro di elencazione e di archiviazione.

Sia dal punto di vista economico che da quello funzionale, la gestione diretta del servizio da parte dell'Amministrazione non si prospettava pertanto come la più facile delle soluzioni.

D'altronde è da rilevare che, prima ancora che fosse stipulata la convenzione, l'Amministrazione in passato aveva ravvisato l'opportunità di commissionare all'ente il servizio esecutivo dell'acquisto dei libri per taluni settori di scuole. Quindi la convenzione, in questo caso, non è che una regolarizzazione pubblica del servizio già reso.

L'altra possibile soluzione, quella cioè di accreditare alle scuole i fondi necessari perchè i singoli capi di istituto provvedessero all'incremento delle biblioteche di istituto rifornendosi dai librai, era decisamente anti-economica, in quanto, per l'accordo stipulato tra l'associazione italiana editori e la associazione italiana librai, lo sconto sul prezzo di copertina per i libri acquistati da biblioteche o pubblici istituti non può superare il 10-15 per cento. Non si vede pertanto come possa sostenersi che con la convenzione siano stati distolti fondi dal bilancio dello Stato quando lo sconto convenuto con l'ente è del 24 per cento.

Sull'ente gravano inoltre, a termini della convenzione, tutte le spese del servizio, imposte comprese, delle quali in conseguenza l'amministrazione viene ad essere sollevata.

È ben evidente peraltro che l'ente per non lavorare in perdita deve ottenere dagli editori uno sconto superiore al 24 per cento. Tale sconto però supera raramente il 30 per cento, mentre a volte è inferiore a tale percentuale.

B O N A C I N A . Molte volte è superiore al 50 per cento.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. A me non risulta. Io devo dirle che per l'Ente delle biblioteche non ho avuto delega particolare. La mia delega era relativa solamente alla firma della convenzione.

BONACINA. Questo è il guaio.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Siccome la delega mi veniva dal Ministro e io nel Ministro ho fiducia, non ho avuto dubbi a firmare la convenzione. Comunque anche dai documenti che io ho esaminato non è risultato questo sconto del 50 per cento, senatore Bonacina.

Anche in questo caso comunque si è tenuta presente l'ipotesi di un margine utile sulla gestione del servizio e anche in questo caso tale margine è stato calcolato assumendo come limite massimo del costo del servizio lo sconto del 9 per cento. Lo eventuale utile di gestione è vincolato dalla convenzione all'acquisto dei libri da parte dell'ente, da inviare gratuitamente alle scuole. Peraltro il libro « I vini d'Italia » non fu acquistato dall'ente con gli utili di gestione del servizio che forma oggetto della convenzione, e questo è facile riscontrarlo perchè questo acquisto fu fatto nel 1962 e la convenzione, come loro sanno, è del dicembre 1965. L'acquisto risale infatti al 1962 e figura in un ampio elenco di volumi che l'ente inviò in dono alle biblioteche dei licei classici, scientifici, degli istituti magistrali secondo i suoi fini istituzionali. L'acquisto fu pertanto effettuato dall'ente con i suoi normali mezzi di bilancio, ma le copie acquistate furono complessivamente 642 e non alcune migliaia come hanno detto gli onorevoli interroganti. Io non conosco il libro nè mi intendo di produzione vinicola, però mi dicono che è un libro fatto molto bene, di grande valore, che presenta la produzione vinicola italiana con la riproduzione in facsimile delle etichette dei vini classici e che il Ministro del commercio con l'estero, secondo quanto riferisce il direttore dell'ente per le biblioteche, ne acquistò 5 mila copie, che diffuse a tutti gli

uffici corrispondenti sparsi nel mondo, promuovendo anche una edizione in lingua inglese fatta dall'editore Mac Gravin di New York.

Quanto al rilievo prospettato dagli onorevoli interroganti circa la pretesa deroga alle norme sulla contabilità dello Stato, si deve osservare preliminarmente che l'amministrazione ha conservato integro il suo potere di scelta dei libri da fornire alle biblioteche scolastiche. La scelta dei libri come per il passato continua infatti ad essere operata dagli organi centrali e periferici dell'amministrazione secondo criteri di rispondenza alle finalità educative. Il sistema di scelta è stato del resto controllato in occasione appunto della diffusione, prima ricordata dall'onorevole collega Caleffi, dei libri della Resistenza; attraverso una commissione si fece questa scelta, così come si fa sempre, solo che tra gli esperti furono considerati anche alcuni onorevoli colleghi.

I libri vengono quindi commissionati all'ente, già individuati quanto all'autore, al titolo e alla casa editrice. Non si vede pertanto quali norme sulla contabilità dello Stato possano risultare violate, tanto più che il Consiglio di Stato con il suo parere ha ritenuto in via generale che la convenzione « è particolarmente vantaggiosa per l'amministrazione per l'alta percentuale di sconto praticato dall'Ente nazionale per le biblioteche popolari e scolastiche ».

Infine non si può non rilevare che la convenzione non può avere la forza giuridica di sottrarre l'ente al controllo della Corte dei conti previsto dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. Se l'ente non è soggetto a questo controllo ciò non può in alcun modo discendere da una clausola di convenzione, ma dalla stessa legge in quanto il controllo della Corte dei conti è limitato agli enti cui lo Stato contribuisce in via ordinaria. Naturalmente restano soggetti alla registrazione della Corte dei conti i mandati di pagamento disposti dal Ministero nei confronti dell'ente in relazione agli ordinativi d'acquisto. Questi mandati peraltro sono emessi, a termini dell'articolo 121 e seguenti del regolamento per l'esecuzione della legge

sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, soltanto dopo che sia accertato dalle direzioni generali del Ministero della pubblica istruzione che i libri sono stati consegnati nel numero e nella edizione corrispondenti all'ordinazione, che sono stati assunti in carico dai destinatari e che non hanno dato luogo a lagnanze o riserve quanto al loro stato di conservazione.

Tutta la gestione dell'ente è infine sottoposta al controllo del Ministero, controllo che si esercita anche mediante un collegio di revisori dei conti di cui fanno parte revisori eletti dalle biblioteche associate e quelli nominati dal Ministero della pubblica istruzione.

P R E S I D E N T E . Il senatore Bonacina ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

* **B O N A C I N A .** Signor Presidente, innanzitutto debbo ringraziare l'onorevole Sottosegretario del garbo, della serenità e direi anche della completezza — naturalmente dal punto di vista del Ministero — con cui ha risposto alla mia interrogazione, ed io cercherò per parte mia, con il medesimo garbo e la medesima serenità, di motivare la mia insoddisfazione per la risposta che ci è stata data, seguendo il medesimo orientamento seguito dall'onorevole Sottosegretario, cioè distinguendo le due convenzioni, permettendomi però di trattare contemporaneamente alcuni problemi di carattere formale o, se si vuole, giuridico che sono comuni ai due atti.

Secondo il parere del Ministero, avallato, come ci è stato detto, dal Consiglio di Stato e dalla Corte dei conti — ma su questa questione tornerò tra poco — questa devoluzione di un servizio, sia pure esecutivo ma che esecutivo tutto non è, ai due enti sarebbe perfettamente rispondente alle norme in vigore nel nostro ordinamento. Per la verità io non ho sentito alcuna argomentazione giuridica convincente a fondamento di questa affermazione. Sta di fatto che le funzioni a cui sono chiamati, sia pure in sede esecutiva, i due enti, essendo funzioni del Mi-

nistero, non possono non essere assolte dagli uffici del Ministero, a meno che non ci sia una legge la quale espressamente abiliti enti con personalità giuridica distinta da quella dello Stato ad assolvere essi funzioni che invece la legge attribuisce ad organi diretti dello Stato.

Per quanto riguarda il Centro sussidi audiovisivi, l'onorevole Sottosegretario ha fatto richiamo alla legge del 1956, ma tale legge dà la facoltà di promuovere la cinematografia didattica e culturale e gli altri sussidi audiovisivi nelle scuole, mentre, a quanto io mi sappia, l'attività di promozione è una cosa completamente diversa dall'attività di acquisto e distribuzione, sia pure ordinata dall'ente. Sarebbe una medesima attività se la legge avesse dato facoltà al Ministero di attribuire esso questa potestà all'ente; ma se invece l'ente, avendo avuto tra l'altro — diciamolo pure — quello scarso finanziamento prima di 20 milioni e poi di 50 milioni l'anno, ha la sola facoltà di promozione, non possiamo noi scambiare lucciole per lanterne e dire che in base a quella norma l'ente poteva, con un semplice atto amministrativo, sia pure avallato dalla Corte dei conti e dal Consiglio di Stato, assumere queste funzioni che la legge non gli consentiva.

B A D A L O N I M A R I A , *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.* Infatti, io ho citato il compito del Centro per la produzione dei film, non per il servizio.

B O N A C I N A . Ma io sto dicendo proprio questo, onorevole Sottosegretario. Perché una cosa è la promozione, altra cosa è l'attribuzione di un servizio, che la contabilità di Stato non consente in questa forma di devolvere da un Ministero a un ente pubblico. Altrimenti qui abbiamo la possibilità di crearci una serie di enti, tipo l'Ente biblioteche popolari e scolastiche, il quale tra l'altro non è neppure un ente con personalità giuridica distinta dallo Stato, perché non è riconosciuto per legge; abbiamo la possibilità di aggirare tutti i nostri pubblici ordinamenti devolvendo e delegando una serie di attribuzioni dello Stato a enti che, mi consenta di dire — e poi lo documenterò —,

sono in buona parte enti di comodo, senza che vi sia una responsabilità che possa esser fatta valere nelle sedi sue proprie.

L'onorevole Sottosegretario si è appoggiato, giustamente, e doveva farlo, sia al parere del Consiglio di Stato che alla registrazione della Corte dei conti.

Certo, i nostri ordinamenti sono quelli che sono e, dal punto di vista strettamente formale, quando un atto amministrativo riscuote questi due assensi deve esserci la presunzione, *iuris et de iure*, che gli atti siano perfetti. Tuttavia non è la prima volta che atti i quali abbiano avuto il preventivo parere del Consiglio di Stato e siano stati registrati dalla Corte dei conti vengano poi annullati in sede giurisdizionale per uno dei tanti motivi per i quali si deve procedere all'annullamento.

D'altra parte noi sappiamo che — e questo è uno dei grossi guai della nostra amministrazione — che non è la prima volta che gli organi di controllo della giustizia nell'amministrazione e di riscontro della gestione del bilancio statale non assolvono alla loro funzione con quella indipendenza nei confronti del Potere esecutivo che invece sarebbe desiderabile.

Perciò questa argomentazione, dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei conti e del controllo del Consiglio di Stato, considerazione alla quale anche io mi inchino, non toglie tuttavia la validità dei rilievi per quanto riguarda la legittimità. Ma veniamo all'opportunità, distinguendo il Centro nazionale per i sussidi audiovisivi dall'Ente biblioteche popolari scolastiche.

Onorevole Sottosegretario, ho già detto prima che altra cosa è promuovere e altra cosa è acquistare; ma poi il punto più importante è qui: per quale motivo, dinanzi a una produzione, nel Paese, così larga, così ampia, così differenziata anche come metodologia didattica, noi dobbiamo necessariamente ricorrere a un solo ente, per dare ad esso il compito di acquistare, su ordinazione...

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Scusi, non di acquistare!

BONACINA. ... su ordinazione delle direzioni generali, però, in base all'articolo 8, per dare ad esso il compito di produrre utilizzando gli utili, i quali ho affermato che sono utili di misura irrilevante?

Vede, onorevole Sottosegretario, sappiamo tutti quale sia il mercato dei materiali audiovisivi e come sia fatto, non essendo composto soltanto dalle filmine e dai dischi, ma essendo composto da apparecchi riproduttori sia di immagini che di suoni; ebbene, lo sconto del 25 per cento è uno sconto alquanto inferiore a quello che il mercato, sui prezzi di listino delle case, consente di autorizzare. Ciò vuol dire che la facoltà indiscriminata dell'ente, la facoltà che l'ente può esercitare da solo di produrre, utilizzando quei famosi utili, filmine da distribuire gratuitamente, scomparire come tale all'ordinazione — ecco dove l'attività esecutiva non c'è più — delle direzioni generali, investendo in prima persona la responsabilità diretta dell'ente.

L'onorevole Sottosegretario ha fatto una interessantissima affermazione, che vorrei prendere alla lettera, e vorrei augurarmi che il disegno di legge che mandasse ad effetto quella affermazione fosse presentato con assoluta tempestività: l'affermazione, cioè, di non ritenere opportuno che il Sottosegretario sia posto alla presidenza dell'ente. Sarebbe necessario che così si facesse, per motivi, direi, di coerenza amministrativa, ma anche per motivi di garanzia politica. Per motivi di coerenza amministrativa perchè è sempre bene che l'organo politico sia al di sopra degli enti che devono essere controllati; per motivi di garanzia politica perchè in definitiva noi abbiamo bisogno di essere sicuri che quanti enti, i quali provvedono a dotare le nostre scuole di mezzi didattici così delicati, che possono essere così formativi e così deformativi quali sono i sussidi audiovisivi, obbediscano a leggi ed esigenze obiettive dei metodi didattici e non invece ad esigenze e a correnti di pensiero che come tali possono essere condivise da una buona parte del Paese ma non dalla maggioranza e meno che mai dalla totalità del Paese stesso.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Ma per questo c'è un consiglio di amministrazione. Io ritengo che il Sottosegretario non debba essere presidente dell'ente, in quanto l'ente è sottoposto alla vigilanza del Ministero della pubblica istruzione e non perchè riconosca che il Sottosegretario abbia il potere di fare come vuole. Ciò è facilmente riscontrabile: c'è un consiglio d'amministrazione e alle sedute di esso partecipano sempre i revisori della Corte dei conti. Il consiglio di amministrazione ha rappresentanti di vari Ministeri, di enti, di scuole. Quindi le sue decisioni sono pubbliche. D'altra parte gli atti sono sempre controllabili. Io posso assicurarlo per quanto riguarda i quattro anni di cui sono stata presidente del Centro.

BONACINA. Onorevole Sottosegretario, io avrei voluto avere la fortuna di avere lei presidente di uno dei consigli d'amministrazione di cui ho fatto parte non come esponente politico ma come esponente tecnico e, se lei mi permette di aggiungere, non conformista; come esponente tecnico non conformista le assicuro che ho avuto vita difficile e credo che in tutti i consigli d'amministrazione dei nostri enti coloro i quali intendono uscire da una certa linea ufficiale, che sappiamo quali binari segue, hanno vita non eccessivamente facile. Quindi io non colorerei di rosa la vita dei consigli d'amministrazione e tanto meno direi che il Sottosegretario o l'uomo politico preposto al consiglio d'amministrazione non sia in condizione di fare, come invece fa, buon tempo e cattivo tempo negli organi collegiali a meno che non si discuta di quisquiglie: in questo caso la discussione è la più ampia, la più aperta, la più polemica e si arriva alle conclusioni che possono essere di generale soddisfazione.

Ma per concludere sul problema dei sussidi audiovisivi vorrei rivolgerle una preghiera, onorevole Sottosegretario. Anzitutto debbo constatare che purtroppo, e siamo al 1966, non conosciamo i risultati del controllo della Corte dei conti sul bilancio, ignoriamo tutto ciò che è accaduto del bilancio del Centro, ignoriamo quale sia la gestione dei

bilanci dei vari centri provinciali, quali siano i rapporti tra il Centro nazionale e i centri provinciali e credo che, quando il Parlamento ha messo il dito su un problema come questo — che certo io non esito a riconoscere che sia stato un problema risolto nel migliore dei modi, però è un problema del quale non si conoscono ancora i dati elementari —, sarebbe stato dovere del Governo, e che sia adesso dovere del Governo indipendentemente dall'epoca in cui verranno le relazioni della Corte dei conti, comunicare subito al Parlamento quali sono i risultati del bilancio e l'andamento della gestione dei centri, almeno da quando il Centro è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti. Non credo che sia più possibile, tra l'altro dopo l'interrogazione che chi parla ha rivolto avendo avuto segnalazioni, lettere e comunicazioni di cui io non ho fatto alcun uso, onorevole Sottosegretario, da parte di docenti e di presidi di istituti di varie località d'Italia, continuare a passare sotto silenzio la gestione di un Centro così importante non solo dal punto di vista economico ma soprattutto per quello che rappresenta nella vita scolastica del nostro Paese.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Non c'è stato mai un obbligo di presentarli; altrimenti quest'obbligo sarebbe stato assolto. D'altra parte credo che non sia difficile esibirli; ma questo non spetta a me deciderlo.

BONACINA. Difficilissimo, le assicuro io che è difficilissimo. Quando ho telefonato per saper qualche cosa, a parte il fatto che ho dovuto fare una *escalation* di telefonate, le assicuro che sono rimasto molte volte così come ero partito nel momento in cui ho cominciato a cercare di avere notizie.

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. A me non ha telefonato quando ero presidente del Centro.

BONACINA. Allora la prendo sulla parola; guardi, le sono grato...

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Non sono più presidente del Centro.

BONACINA. E allora passi voce al suo collega perchè sappia che gli telefonerò per avere questi dati.

Se il Presidente permette, vorrei ora passare alla seconda parte dell'interrogazione: il Centro biblioteche, che purtroppo si presenta in condizioni assai più gravi. E dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario debbo dire che l'insoddisfazione è ancora maggiore.

L'ente non è riconosciuto per legge, e in quanto tale non può essere assoggettato al controllo della Corte dei conti, mentre dovrebbe essere assoggettato a tale controllo per i motivi che dirò. Ho infatti il bilancio del 1965. Senza contare il servizio gestito in monopolio affidatogli dal Ministero della pubblica istruzione per l'acquisto e la distribuzione dei libri alle biblioteche popolari, scolastiche, eccetera, risulta dal bilancio del 1965 che questo ente in base a una legge fascista (fra l'altro la tradizione fascista nell'ente è ancora viva se il Presidente o il direttore ha la derivazione politica che ha; ma questo è un problema che adesso non voglio toccare) ha riscosso come balzello imposto agli scolari delle scuole medie superiori, e anche della terza media, per la distribuzione e l'acquisto delle pagelle, qualche cosa come 462 milioni e 800 mila lire. Si tratta di un balzello perchè gli scolari debbono pagare, avendo speso per questo servizio, cioè per la stampa e la distribuzione delle pagelle, 30 milioni.

Allora io domando come si giustifica che un ente che ha la derivazione che ha — perchè era un ente fascista, ed è stato il solo, fra le tante associazioni democratiche per lo sviluppo delle biblioteche, che il fascismo salvò perchè fu il più accondiscendente ai suoi voleri e ai suoi imperativi — goda di questa preferenza, purtroppo convalidata (e io me ne dolgo fortissimamente) dallo statuto approvato con decreto del Presidente della Repubblica alcuni mesi or sono, per l'esclusiva della distribuzione e la vendita delle pagelle, in modo da riscuotere una tangente, al

di fuori di qualunque controllo pubblico che non sia quello ministeriale, di più di 460 milioni, del cui utilizzo il Parlamento e l'opinione pubblica non sanno assolutamente nulla.

Su tale questione io desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario e del Governo affinchè si esca subito dal buio fitto in cui ci troviamo, affinchè l'ente biblioteche popolari e scolastiche non si limiti più a pubblicare in un volumetto alla macchia i risultati del suo bilancio, ma li sottoponga alla pubblica opinione e al Parlamento in modo che ciascuno sappia di che cosa si tratta. Nel bilancio dell'ente figura tra l'altro la pubblicazione di una rivista « Cultura e scuola » che è una mistura tra l'insalata russa, il minestrone all'italiana e la *compôte* di frutta di vario tipo. Si chiama « Cultura e scuola », ma è la raccolta rafforzata di una quarantina o cinquantina di studi che trattano di tutto lo scibile umano. Si noti bene, è una rivista commissionata dal Ministero della pubblica istruzione all'ente biblioteche popolari e scolastiche. Il Ministero della pubblica istruzione sforna fior di decine di milioni all'anno per rimborsare l'ente delle spese per questa rivista, e mi si dice che varie direzioni generali del Ministero stesso per loro conto sottoscrivono alcune centinaia di abbonamenti i cui introiti affluiscono al bilancio dell'ente, senza che neppure di questo il Parlamento e la Corte dei conti sappiano alcunchè.

A questo punto sorge il problema del motivo per cui l'ente in esclusiva gestisca il monopolio dell'acquisto e della rivendita dei libri. Onorevole Sottosegretario, non mi lodi le 650 copie (anche se non sono migliaia) dei « vini d'Italia »! È possibile che i nostri licei classici, i nostri licei scientifici, abbiano bisogno di sfornare degli allievi espertissimi di quale sia il buon lambrusco o il buon sorbara, e invece non abbiano bisogno di far sapere loro qualcosa di più che li aiuti in quella cultura di cui hanno bisogno? Ma è possibile che nelle nostre scuole dobbiamo avere 130 mila copie del cosiddetto almanacco « Il Leonardo » stampato dall'Ente biblioteche popolari e scolastiche, non so per quale disegno didattico, non so presso quale

tipografia e coinvolgendo non so quali interessi, senza che si sappia a quale problema o esigenza politica corrisponda una stampa così numerosa di una pubblicazione che nessuno legge?

Ecco dove si colloca il problema dell'opportunità o meno (e non della legittimità formale o meno, che pure esiste), della esclusiva data all'Ente biblioteche popolari e scolastiche.

Io credo, onorevole Sottosegretario, di avere tutta la ragione di richiamarmi non solo alla sua risposta (di cui nuovamente la ringrazio), ma alle dichiarazioni che ha fatto il ministro Gui, e che io approvo pienamente, quando insediò il Consiglio superiore e si soffermò a parlare del famoso problema della sezione accademie e biblioteche.

Il ministro Gui allora disse, con viva sensibilità democratica — e lo ha ripetuto più volte — che è ormai « una precisa e diretta responsabilità pubblica e statale curare l'organizzazione di un sistema nazionale di biblioteche pubbliche per assicurare a tutti i cittadini la presenza del libro e la diffusione dell'informazione e della cultura in tutti i Paesi ».

Questo concetto è trasfuso nei due migliori documenti che regolano la nostra attività e la nostra presenza nelle scuole, cioè nel programma quinquennale e nelle linee direttive del piano di sviluppo della scuola; e in confronto ad una somma di indirizzi e di problemi di questa natura, in confronto ad alcune associazioni antifasciste che vivono ancora oggi sulla volontarietà di autentici democratici i quali continuano a mantenere le vecchie tradizioni di Turati, di Zanotti Bianco, di Piacentini o di Gallarati Scotti, abbiamo il solo squallido Ente biblioteche popolari e scolastiche; un ente che ricorre all'arma dell'atto amministrativo per poter continuare ad avere la perpetuazione delle sue funzioni di comodo, gestite nel buio e nella ignoranza del Parlamento, mentre abbiamo queste altre associazioni, come l'Associazione per il Mezzogiorno, le quali non hanno possibilità e mezzi, e che potrebbero anch'esse — perchè no? — corrispondere agli ordini esecutivi che il Ministero dà per la fornitura dei libri che sarebbe necessario far avere alle nostre scuole.

Vorrei concludere, onorevole Sottosegretario, pregandola, se lei è d'accordo, di riprendere questo discorso in Parlamento, con più serenità, e con più cautela ancora, e con maggiore approfondimento di quanto oggi non abbiamo potuto fare nella sede frettolosa delle interrogazioni. La sede più propria, per la verità, sarebbe stata quella della discussione del piano finanziario della scuola in quanto là dove esso ha messo a disposizione proprio dei sussidi didattici i 110 o 120 miliardi nel quinquennio (se non erro), avremmo dovuto allora cercare di dire qualcosa di più, anche se lo troviamo nelle linee direttive del piano della scuola, circa l'utilizzazione di questi fondi.

Vorrei comunque proporre di riprendere in esame il problema. Si tratta di una questione molto grossa, sulla quale è necessario mettere le mani e soffermare la propria attenzione, per far sì che le biblioteche nelle nostre scuole, le biblioteche pubbliche, corrispondano al bisogno di sviluppo democratico della cultura che nel nostro Paese è particolarmente sentito.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Samaritani. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

SAMARITANI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere in base a quali studi e criteri il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha deciso la soppressione della linea ferroviaria Lavezzola-Lugo Granarolo-Faenza e la sua sostituzione per il traffico merci con una gestione in regime di accordo non meglio specificato.

La linea Lavezzola-Faenza attraversa una delle zone più frutticole d'Italia, che nella ferrovia ha il suo principale mezzo di avviamento dei prodotti in tutte le parti d'Europa, e inoltre costituisce il mezzo più valido e sicuro per il traffico passeggeri.

Da parte di un vasto schieramento di forze economiche, sociali e politiche locali si ritiene errore grave e dannoso la decisione presa, per cui se ne chiede la revoca. Nel contempo ritenuta una strozzatura, ai fini

dello sviluppo economico e sociale, l'attuale condizione dei trasporti e delle vie di comunicazione nella zona, si rende necessario che, con la collaborazione degli enti e delle organizzazioni locali, l'Azienda di Stato riesamini la situazione e provveda non alla soppressione ma al potenziamento della linea ferroviaria. (1390)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Nel quadro della programmata riduzione dei servizi sulla rete secondaria a scarso traffico e fortemente deficitaria, la linea ferroviaria Lavezzola-Granarolo Faentino risulta in effetti compresa tra quelle da ridimensionare, in quanto le spese della sua gestione sono sei volte superiori alle entrate.

Il bilancio di esercizio della linea presenta precisamente un disavanzo annuo di circa 360 milioni di lire, pari a 12 milioni al chilometro.

Accurati studi hanno portato alla conclusione che tale situazione economica non è suscettibile di consistenti miglioramenti, stante la mancanza di adeguati livelli di traffico.

Come per le altre linee già recentemente ridimensionate, anche per la Lavezzola-Granarolo è prevista unicamente la trasformazione della tecnica di esecuzione del servizio viaggiatori, il quale, anziché con i treni, verrà svolto con mezzi automobilistici, il cui esercizio, oltre ad essere notevolmente meno costoso, è anche meglio adattabile alle esigenze del traffico.

Tali autoservizi sostitutivi osserveranno lo stesso programma dei treni e lo stesso regime tariffario vigente sulla rete ferroviaria e quindi nessun disagio o danno economico ne deriverà agli utenti.

Nessuna modifica sostanziale invece è prevista per quanto riguarda il servizio merci che continuerà ad essere svolto su rotaie, sia pure in regime di esercizio economico, consentendo così di sopperire, come attual-

mente, alle esigenze delle attività economiche ed industriali della zona.

Si soggiunge, comunque, che per la ferrovia in questione l'anzidetto provvedimento di trasformazione dei servizi non è imminente, giacché le relative procedure preliminari non sono state ancora concluse.

Per quanto riguarda, infine, la richiesta di promuovere il potenziamento della linea, è da precisare che i provvedimenti del genere richiedono ingenti spese che non appaiono giustificate dalla utilità della linea stessa e che, d'altro canto, non si è in grado di finanziare.

P R E S I D E N T E . Il senatore Samaritani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

S A M A R I T A N I . Mi dichiaro assolutamente insoddisfatto della risposta del Sottosegretario.

Intanto mi permetto di criticare il modo come si è giunti alla decisione, da parte del consiglio di amministrazione dell'azienda delle ferrovie dello Stato. All'oscuro sono stati tenuti gli enti pubblici, le organizzazioni economiche, le organizzazioni sindacali. Vi è stato un unico incontro tra i sindaci dei comuni interessati con l'Azienda delle ferrovie dello Stato a Bologna, il 14 luglio del corrente anno.

Ebbene, in quella riunione è stato comunicato che la decisione non poteva essere messa in discussione, per cui ai sindaci non restava che prenderne atto.

E vengo al merito della decisione. Io avevo chiesto in base a quali studi e criteri fosse stato preso il provvedimento. Chiedo ancora che si mediti sulla data dei dati sui quali la commissione e il consiglio di amministrazione dell'Azienda ferroviaria si sono basati per giungere al provvedimento.

Lei ha detto, onorevole Sottosegretario, che la ferrovia Lavezzola-Granarolo Faentino presenta un *deficit* di 360 milioni di lire annue. Ebbene, proprio dai rilievi fatti presso le singole stazioni ferroviarie, è stato rilevato, nel 1965, che il servizio viaggiatori ha incassato 106 milioni e che il servizio

merci, che è stato di 7.408 carri frigorifero, ha raggiunto i 400 milioni di incasso.

Quindi siamo molto lontani dalle cifre che il Sottosegretario qui ha dato. A quale anno si riferiscono le sue cifre? I criteri con i quali la commissione doveva operare imponevano di non eliminare quelle linee ferroviarie esistenti in zone sprovviste di una viabilità sufficiente e in secondo luogo di non eliminare quelle linee funzionanti in zone di notevole importanza economica. Ebbene, per la Lavezzola-Granarolo, specie nel tratto tra Lugo e Massa Lombarda, tutto il traffico stradale scorre sulla statale San Vitale è il traffico dal comune di Conselice si inserisce nella San Vitale attraverso la via Selice. La via Selice per circa tre chilometri del suo breve tragitto ha un senso unico — e ciò vi dice della ristrettezza della sede stradale, con frequenti curve, perchè segue un canale di bonifica, e quindi dell'insufficiente viabilità. La San Vitale poi ha un carico di traffico enorme, mancando un collegamento molto più rapido e diretto tra Ravenna, la sua zona portuale e industriale, e il centro di Bologna. Tutto il grosso traffico si svolge dunque principalmente sulla San Vitale, tanto che è stato calcolato che nei due sensi soltanto di autobotti ne transitino 700 al giorno. A ciò si deve aggiungere tutto l'altro traffico più leggero di auto, di motocicli, di biciclette, per cui la sede stradale stretta e piena di curve rende poco agevole tutto il traffico.

Per ciò che si riferisce all'importanza economica della zona attraversata dai 30 chilometri della ferrovia, si deve dire che è una delle zone più frutticole d'Italia. Particolarmente in questi ultimi cinque anni, dal 1961 al 1966, la zona ha avuto un grandioso sviluppo frutticolo e d'insediamento industriale, specie di fabbriche di trasformazione dei prodotti dell'agricoltura. Ebbene, da questa zona si esporta il 35 per cento di tutto l'*export* di frutta della provincia di Ravenna utilizzando la ferrovia. Vi sono 6-7.000 vagoni frigoriferi, che trasportano quasi 1 milione di quintali di frutta in tutti i centri d'Europa. La soppressione della linea porterà gravissime conseguenze su tutto

lo stato dell'economia della zona. Si dice che rimarrà il traffico merci in regime di raccordo. Ma come agirà? A quanto si dice il regime di raccordo prevede, onorevole Sottosegretario, una velocità massima sulla linea ferroviaria di 5-6 chilometri orari ed essendo i passaggi a livello circa 20 è prevedibile una ulteriore riduzione di questa velocità, per cui per percorrere i 30 chilometri del tronco ferroviario un carro, che lo percorra due volte, una volta vuoto e una volta carico, sta in movimento per circa 10-12 ore. Lei sa che la frutta è un prodotto deperibile e che il suo trasporto deve avvenire in determinate condizioni: il prodotto deve essere preventivamente refrigerato, all'uscita dal frigorifero deve essere caricato immediatamente sui vagoni-ghiacciaia e avviato nel più breve tempo possibile sui mercati. Se qualcuna di queste condizioni viene a mancare, non solo il prodotto non arriva tempestivamente sul mercato per corrispondere alla domanda, ma deperisce e così si deprezza e può diventare anche merce di scarto. Già l'attuale inefficienza della linea era grave, per cui ne era richiesto il potenziamento. La frutta caricata nei nostri scali ferroviari arriva già oggi con 24 ore di ritardo rispetto a quella caricata a Cesena, a Forlì e a Faenza. La perdita maggiore di tempo si verifica ora nel tragitto fino a Bologna: 50 chilometri di distanza vengono percorsi in 12 ed anche in 14 ore.

Il provvedimento adottato ha lasciato perplessi e sbalorditi i produttori e i commercianti di frutta di tutta questa zona, i quali si aspettavano non uno smembramento, ma un potenziamento del tronco ferroviario che nel tratto Lugo-Lavezzola è stato costruito nel 1887 e che, tranne la normale manutenzione, è stato completamente trascurato in circa 80 anni.

E vengo all'abbandono completo del trasporto passeggeri. La zona in questione è molto popolosa — vero collega Donati? — e si registra un massiccio trasferimento giornaliero di operai, di studenti, di commercianti. C'è per esempio un treno, quello delle 6,34, che parte dalla stazione di Lavezzola con 200 posti ed arriva a Faenza con un carico di 400 passeggeri. Il disservi-

zio è notevolissimo: sembra quasi che ci sia stato un proponimento deliberato di giungere all'obiettivo dello smantellamento. Tra l'altro i treni non trovano normali coincidenze con quelli delle linee che vanno a Ravenna e a Bologna, e sono in uso automotrici molto vecchie. L'Amministrazione ferroviaria ha fatto il conto, esaminando il proprio *deficit*, delle automotrici fuori uso o quasi che lì sono in funzione e che aumentano i costi di esercizio?

Ci si può domandare: perchè questi passeggeri viaggiano in treno nonostante le condizioni così precarie? Perchè purtroppo la nostra provincia per quattro mesi all'anno presenta del ghiaccio sulle strade e molta nebbia, onde molto pericoloso diventa il transito automobilistico.

Una soluzione meno drastica può essere adottata con l'adozione di provvedimenti che riducano i costi, senza danneggiare la economia e le condizioni di vita sociale della zona. Ecco perchè io chiedo che da parte del consiglio d'amministrazione delle ferrovie venga rimeditato il provvedimento adottato. Si rechi con i suoi tecnici sul posto il consiglio d'amministrazione, instauri un colloquio, un dibattito con i rappresentanti degli enti locali, delle organizzazioni economiche e civili della zona, e decida poi i provvedimenti da adottare. Non si possono comunque trascurare i fattori di ordine economico e sociale che ho illustrato, tanto più che la linea Lavezzola-Lugo Granarolo-Faenza, sulla base dei nuovi studi che possono e debbono essere fatti, non potrà considerarsi un ramo secco. Il provvedimento deliberato, se attuato nella sua forma burocratica, arbitraria, autoritaria, produrrà gravi conseguenze e inciderà notevolmente sui costi della frutta e sulla possibilità di un suo rapido collocamento sui mercati, e renderà più gravoso e pericoloso il trasporto passeggeri. Per non produrre simili danni, si chiede la revoca del provvedimento. Da parte di tutte le forze politiche, economiche e sociali dei comuni interessati si chiede altresì che, attraverso uno studio aggiornato, si arrivi nel contempo a ridurre i costi e a potenziare tutto il servizio di questa linea ferroviaria che è strumento

fondamentale dell'attuale condizione economica della zona e del suo sviluppo futuro.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Limoni al Ministro della pubblica istruzione (n. 1376). Avverto che, per accordo intervenuto tra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento di questa interrogazione è rinviato ad altra seduta.

Avverto altresì che le interrogazioni dei senatori Spezzano e Adamoli (n. 1299), del senatore Tessitori (n. 1405) e del senatore Spezzano (n. 1085) sono state trasformate in interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

Svolgimento di interpellanze

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze.

La prima è quella del senatore Bonacina e di altri senatori. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario:*

BONACINA, SELLITTI, BERMANI, BERNARDI, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, **FERRONI.** — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

1) se sia al corrente di talune serie irregolarità a cui dà luogo la gestione dell'Ente autotrasporti merci, irregolarità che si riscontrano sia nelle funzioni di istituto dell'Ente che in quelle cosiddette « delegate », attribuite all'Ente stesso dall'Ispettorato generale per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione;

2) se sia altresì al corrente del grave stato di disagio del personale non dirigente, dipendente dall'EAM, esposto sia agli effetti dell'inutile funzione assolta dall'Ente, che suscita giustificate reazioni da parte degli autotrasportatori, sia agli indirizzi di amministrazione del personale, seguiti dalla Direzione dell'Ente, spesso arbitrari e antidemocratici;

3) se non ritenga che dinanzi alle citate irregolarità e dinanzi alle crescenti proteste contro l'inutilità e la vessatorietà dell'Ente, sia venuto il momento di liquidare l'Ente stesso e di affrontare organicamente i problemi di assetto e di assistenza dell'autotrasporto merci, nel quadro di una programmata politica dei trasporti terrestri. (157)

P R E S I D E N T E. Il senatore Bonacina ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

* **B O N A C I N A.** Onorevole Presidente, prima di motivare le affermazioni contenute nell'interpellanza e di illustrarne le richieste con la maggiore precisione e brevità possibili, mi sia consentito di lamentarmi fortemente del ritardo con il quale il Governo si è presentato per discutere.

Poichè nell'interpellanza c'era l'accenno a serie irregolarità, sarebbe stato dovere, io credo, del Governo voler sentire subito quale fondamento avesse la denuncia, quali fossero le irregolarità e quali specifiche richieste avanzasse la mia parte politica. Tanto più questo, in quanto si trattava di un ente piuttosto invisibile all'opinione pubblica e alla massa degli autotrasportatori; di un ente che aveva dato molta materia di polemica alla stampa di tutti gli orientamenti; di un ente, infine, che inquadrava e inquadra circa 700 dipendenti, i quali assolvono la loro opera con serietà, con impegno, in condizioni di disagio psicologico e materiale, e che perciò sarebbe del tutto ingiusto accomunare nelle critiche che bisogna muovere all'ente ed ai suoi massimi dirigenti.

Invece il Governo non lo ha fatto, ha atteso 31 mesi per venire a rispondere; e questo è un costume, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, che bisogna assolutamente correggere se si vuole davvero che il Parlamento assolva meglio la sua funzione di controllo e che migliori la nostra vita pubblica.

Devo però dare atto che il Ministro dei trasporti, onorevole Scalfaro, difformemente dal suo predecessore, si dichiarò pronto, su mia richiesta, appena assunto l'inca-

rico, a discutere l'interpellanza. È stata una prova di sensibilità democratica che l'onorevole Scalfaro ha già dimostrato anche con altre iniziative concernenti il suo Ministero; e il medesimo atto, evidentemente, va dato al Sottosegretario qui presente.

La prima irregolarità contestabile all'EAM, ma dovuta al vigente ordinamento e non già al modo in cui è diretto, ha carattere addirittura costituzionale. Mi riferisco all'ormai famoso diritto di statistica che, per essere un tributo fissato con decreto ministeriale, contravviene all'articolo 23 della Costituzione. Inoltre, la mancanza di sanzione comminata agli evasori del tributo crea una sperequazione fiscale tra chi paga e chi non paga.

L'EAM è sempre stato cosciente di questo suo tallone d'Achille e lo ha protetto in quattro modi: 1) operando lui stesso o facendo operare il Ministero dei trasporti come se l'obbligo del tributo fosse perfetto, cioè provvisto di sanzione; 2) non cimentandosi mai in vertenze giudiziarie con gli evasori del tributo; 3) avendo inventato, da solo o di concerto con l'Ispettorato della motorizzazione civile, cosiddette iniziative per la disciplina dell'autotrasporto merci, che però servivano principalmente come strumento di riscossione dei diritti di statistica ed altri balzelli minori, oltre che per l'alimentazione della famosa cassa di colleganza degli ingegneri dell'Ispettorato; 4) subordinando l'esecuzione di particolari atti richiesti dagli autotrasportatori, anche di atti delegatigli, come vedremo, illegittimamente dal Ministero dei trasporti, all'assolvimento del tributo da parte dei richiedenti.

In questo condizionamento sussiste una particolarità già di per sé illuminante: nell'esigere il tributo come condizione per il compimento degli atti, l'ente ha osato transigere sugli arretrati, o comunque sul dovuto, allorchè si trattava di grosse imprese di autotrasporto, mentre ha preteso fino all'ultimo centesimo allorchè si trattava di piccole imprese artigianali o familiari, per lo più ignorare di come stessero le cose in termini giuridici e, io vorrei aggiungere, italianamente assuefatte alla prepotenza incontrollata di taluni enti pubblici.

Un tipico caso di illegittima delega di attribuzioni del Ministero dei trasporti all'ente è il seguente: in base alla legge 20 giugno 1935, n. 1349, tuttora vigente, le licenze e le autorizzazioni per l'autotrasporto merci in conto proprio e in conto terzi devono essere rilasciate dagli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile o dagli uffici distaccati. Il decreto ministeriale 9 agosto 1935, fissando le modalità per il rilascio delle licenze e autorizzazioni, affidò, come era naturale, il compito istruttorio oltre che quello decisorio agli uffici ministeriali della motorizzazione civile. Ma col decreto ministeriale 9 giugno 1949, anche a seguito di precedenti istruzioni ministeriali, comunque decreto successivo all'istituzione dell'EAM avvenuta nel 1946, fu stabilito che le domande per l'autorizzazione di trasporti in conto terzi dovessero essere presentate, almeno per l'Italia continentale — per la Sicilia e per la Sardegna si provvedeva direttamente dall'Ispettorato per la motorizzazione — alle direzioni provinciali dell'EAM e fossero da queste istruite perchè gli Ispettorati rilasciassero le autorizzazioni sentito il parere di comitati consultivi provinciali per l'autotrasporto merci. Tra i documenti richiesti per la ricevibilità delle domande venne allora arbitrariamente compreso il certificato di denuncia dell'autocarro all'EAM, certificato che veniva rilasciato solo dopo il pagamento dei diritti di statistica.

Fu una forza caudina istituita a rimedio della già rilevata inesistenza di sanzioni a carico degli evasori dal tributo. Ma questo palese arbitrio seguiva all'altro non meno grave di avere trasferito con decreto ministeriale dal Ministero dei trasporti all'ente la potestà diversamente stabilita per legge di raccogliere e istruire le domande di autorizzazione su cui poi il Ministero dei trasporti sarebbe stato chiamato a decidere.

Ho chiamato arbitraria questa traslazione di potestà e tale è. Il decreto legislativo 19 luglio 1949, n. 39, istitutivo dell'EAM all'articolo 3 indica tra i compiti dell'ente anche quella di espletare quelle altre analoghe mansioni che gli venissero affidate dal Ministero dei trasporti. Ma nessuno degli

altri compiti attribuiti dal medesimo articolo all'ente presenta analogie con quello di ricevere e istruire in luogo e per conto del Ministero dei trasporti le domande di licenza di trasporti. In ogni caso il decreto legislativo del 1946 non ha affatto derogato nè implicitamente nè esplicitamente alla legge del 1939 che attribuisce invece chiaramente agli uffici periferici del Ministero dei trasporti i compiti trasferiti con decreto ministeriale all'EAM. Quindi il Ministro dei trasporti non poteva e non doveva fare quello che ha fatto.

Ma non basta. Per lungo tempo l'EAM si è sostituito così zelantemente all'Ispettorato della motorizzazione con l'evidente consenso di quest'ultimo che ha provveduto e provvede ancora oggi non solo alla raccolta e all'istruzione delle domande ma persino alla predisposizione degli atti decisionali, risparmiando ai competenti organi del Ministero dei trasporti ogni altra fatica che non sia quella di apporre una firma ai documenti belli e definiti. Per giungere a tanto occorreva ed occorre che l'EAM tenesse il protocollo, gli archivi, persino i timbri dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; e infatti li tiene. Anzi fa e faceva di più: aveva in deposito, contro pagamento ben s'intende, le marche da bollo e le altre famose marche fertilmente previste dall'Ispettorato: le famose « ispemotra » e « pro rata », il cui importo riscosso dall'EAM andava poi ad alimentare la non meno famosa cassa di colleganza degli ingegneri dell'Ispettorato. Accadeva così che costoro si vedessero impinguata la loro generosa istituzione in cambio di una semplice ma preziosissima firma. Chi lavorava erano i dipendenti dell'EAM i quali si trovavano esposti ad un doppio ordine di reazione da parte degli autotrasportatori: a quella per l'oneroso balzello del diritto di statistica, di cui nessuno si è mai spiegata la produttività, e a quella per il balzello non meno oneroso dovuto alla cassa di colleganza.

Dopo che il ministro Scalfaro ha adottato le note decisioni in ordine a quest'ultima, cioè alla cassa di colleganza, di « pro rata », a quanto mi si dice, non se ne applicano più.

In cambio però mi si dice che si applicano le « ispemotra » che prima costavano 600 lire l'una e che adesso costano 900 lire l'una perchè hanno incorporato il costo della « pro rata ». Mi risulta inoltre che, nonostante la giustificata reazione dei lavoratori dell'EAM, i citati servizi per conto dell'Ispettorato continuano ancora benchè talora ridotti. Su questo aspetto del problema io mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministero perchè sia ripristinata la normalità e sia tenuto conto delle richieste dei lavoratori.

L'articolo 58 del vigente codice della strada dispone che la carta di circolazione per autoveicoli da destinare a noleggio con conducente o a servizi pubblici non può essere rilasciata se il richiedente non abbia conseguito il titolo per ottenere il servizio, cioè nel caso di trasporto merci se non abbia ottenuto la licenza o l'autorizzazione. Ciò vuol dire che, una volta ottenuto il titolo, la sostituzione della carta di circolazione — sia essa dovuta a motivi oggettivi o soggettivi — deve avvenire senza la ripetizione delle pratiche già esperite a suo tempo per l'ottenimento del titolo. Senonchè non è così, o almeno non era così (manco di informazioni più recenti, infatti, ma se le cose sono cambiate, sono cambiate negli ultimi mesi, o forse nelle ultime settimane). La sostituzione della carta, qualunque ne fosse il motivo, ha sempre comportato per gli autotrasportatori la defatigante ripetizione di domande e procedure, per ottenere il riconoscimento di un diritto già acquisito, che io non so quanto legittimamente ha consentito all'Ispettorato di riscuotere altri tributi per la cassa di colleganza e all'EAM di percepire i diritti di statistica in tutti i casi in cui si trattava di inadempienti o di morosi.

Questa operazione fu condotta in forma massiccia allorchè, a norma delle disposizioni transitorie del nuovo codice della strada, si dovettero regolarizzare entro il 1º luglio 1960 le carte di circolazione degli autoveicoli già immatricolati. Si trattò, onorevoli colleghi, di alcune centinaia di milioni prelevati agli autotrasportatori, sull'obbligo giuridico di pagare i quali io oso esprimere qualche dubbio sperando che il Ministero

lo voglia chiarire, sia pure a fini di pura esattezza storica.

Ma un'altra massiccia e analoga operazione, non so se contemporanea a quella che ho citato ma credo di no, fu quella connessa all'istituzione di un registro delle ditte esercenti l'autotrasporto merci, istituzione decisa, si badi bene, con circolare ministeriale 6 maggio 1958 dal Ministro dei trasporti, alla quale fece seguito, nel giugno 1960, la liberalizzazione delle autorizzazioni dei trasporti in conto terzi fino alla portata di 50 quintali disposta invece con decreto ministeriale. L'istituzione del registro delle imprese esercenti l'autotrasporto, di nessuna utilità operativa nè ai fini della disciplina dell'autotrasporto, nè ai fini del coordinamento dei trasporti, fu ordinata in modo tale che l'iscrizione nel registro avvenisse solo dopo una laboriosissima procedura a cui erano chiamati sia gli uffici provinciali dell'EAM che quelli della motorizzazione civile. La procedura doveva accertare che le ditte già provviste di autorizzazione al trasporto in conto terzi fossero ancora in possesso dei requisiti richiesti dalla legge del 1935. A conclusione della procedura, e sempre che questa si fosse conclusa favorevolmente, la ditta avrebbe dovuto consegnare tutte le carte di circolazione degli autoveicoli posseduti affinchè il funzionario ingegnere della motorizzazione vi certificasse l'esito dell'accertamento convalidando così l'iscrizione nel registro che doveva essere tenuto dall'EAM.

Per dare un'idea delle dimensioni dell'operazione, leggo nella relazione del 1962 al bilancio dell'EAM che a quell'epoca 40.000 ditte erano state censite, 40.000 operatori sarebbero stati obbligati a portare i libretti di circolazione all'ingegnere dell'Ispettorato per avere questa certificazione. Naturalmente la certificazione dell'ingegnere era subordinata al pagamento dei balzelli per la cassa di colleganza, che così trovò un'altra occasione di prosperità mentre l'EAM poteva far cadere nella rete altri contribuenti morosi o inadempienti al diritto di statistica altrimenti non reperibili e non coercibili.

Io devo appena sottolineare l'odiosa vessatorietà della iniziativa, considerato che l'Ispettorato della motorizzazione, a norma dell'articolo 55 del codice della strada, aveva già l'obbligo, come ancora oggi, di procedere annualmente alla visita e alla prova di collaudo di tutti gli automezzi adibiti al trasporto di cose, nella quale occasione poteva benissimo predisporre l'iscrizione nel registro, o acquisirne tutti gli elementi necessari, procedendo di concerto con l'EAM.

Ma in questo campo le tagliole non finiscono mai. Il 20 giugno 1960, come ho detto, fu liberalizzato l'autotrasporto merci in conto terzi fino a 50 quintali, mentre prima lo era fino a 25; e mi astengo dal commentare i deteriori effetti del provvedimento sull'assetto e il coordinamento dei trasporti terrestri.

Come si può immaginare, i cosiddetti « padroncini », i proprietari di uno, due o tre automezzi, accorsero a fruire della nuova concessione; ma il decreto ministeriale si era preoccupato di avvertirli che sarebbero rimasti all'asciutto, a digiuno, se non avessero prima adempiuto alle prescrizioni della citata circolare del 1958, relativa al registro delle imprese, cioè se non avessero comprovato il possesso dei requisiti richiesti e, implicitamente, se non avessero pagato i balzelli che sappiamo.

Quella degli autotrasportatori, insomma, è una vera *via crucis*, la quale in ogni caso comincia con tre faticose stazioni. La prima stazione è rappresentata dalla domanda per ottenere l'autorizzazione o la licenza di trasporto merci; la seconda stazione è rappresentata da un'altra domanda: una volta ottenuta l'autorizzazione, si deve chiedere il nulla osta ai fini dell'immatricolazione. Ottenuto il nulla osta, bisogna presentare una terza domanda, la quale serve all'immatricolazione.

Adesso mi si dice a Roma che le domande si sono ridotte a due. Ciascuna di queste, però, è soggetta a balzello. Vorrei soltanto osservare che le cinte daziarie del Medioevo erano assai meno pesanti.

Onorevoli colleghi, se mi sono soffermato su questi sconcertanti aspetti della situa-

zione è stato per documentare con qualche esempio gli strani effetti prodotti dal sistema del finanziamento dell'EAM, congiunto al sistema di finanziamento della cassa di colleganza degli ingegneri, dell'Ispettorato, col quale i rapporti dell'EAM dovevano necessariamente essere diversi da quelli fra controllori e controllati, quali li vuole la legge.

Nel comitato di gestione ormai da parecchi anni partecipa proprio il funzionario del Ministero dei trasporti messo a capo dell'ufficio di vigilanza dell'EAM. Il caso non è affatto nuovo. Mi allarma però che un nipote di questo funzionario sia stato assunto dall'EAM proprio quando lo zio vigilava.

Devo poi con tristezza rilevare che neanche i membri del collegio sindacale sono immuni da preoccupanti pratiche di nepotismo. Il sindaco che rappresenta nel collegio dei revisori il Ministero del tesoro ha visto assumere all'EAM una propria figlia, poi passata alla Motorizzazione civile, e un proprio nipote. Un altro sindaco, che nel collegio sindacale rappresenta i trasportatori, ha visto assumere una nipote. Costui, poi, benchè sindaco, assolve a quanto mi si dice un incarico retribuito presso l'ufficio dell'ente che si occupa dei *carhets* TIR. Inoltre — ed è l'aspetto più preoccupante — è esponente di un'associazione sindacale di trasportatori e, in quanto tale, direttore del periodico « Il Camion » che ne è l'organo ufficiale. La rivista « Quattrosoldi », nel n. 5 del 1964, rilevò che « Il Camion » recava numerose pubblicità dell'EAM, che ho visto anche io con i miei occhi.

Vorrei sapere allora, onorevole Sottosegretario, se si trattava di pubblicità a pagamento, quanto sono costate all'EAM; se eventualmente altre consimili forme di pubblicità a pagamento o comunque di sussidio sono state praticate dall'ente a favore di altri periodici di organizzazioni sindacali di trasportatori e per quali importi e a favore di chi.

È un'indagine che io considero doverosa. Comunque non sfuggirà al Ministero la situazione quanto meno anomala in cui si verrebbe a trovare l'ente da una parte e

uno dei sindaci tuttora in carica dall'altra, qualora risultasse (ma io non voglio crederlo) che la pubblicità sul suo giornale non era il prodotto di un disinteressato attaccamento all'ente, ma un servizio fatto a pagamento. E voi capite che, quando ci sono sindaci che offrono il fianco a questi interrogativi, che io mi auguro infondati, è possibile che la gestione dell'ente non sia tutto un orto di rose.

Non dico che questo sia il caso dell'EAM, però vorrei esserne certo. Perciò io mi auguro di avere risposte rassicuranti in ordine a talune questioni che enuncio sommariamente.

Primo, se siano stati versati all'INPS i maggiori contributi trattenuti tra il 1953 e il 1955 all'incirca ai lavoratori sugli aumenti loro corrisposti a seguito della legge 212 del 1951.

Secondo, se l'ente sia al corrente con i versamenti dei contributi ordinari dovuti all'INPS e se non lo sia, per quale motivo, visto poi che le finanze dell'ente non sono tanto cattive.

Terzo, come si spiega che il conto economico e il bilancio patrimoniale della cassa mutua tra i dipendenti non venissero e non vengano allegati al bilancio dell'ente, quando il suo finanziamento, sia pure parziale, era rappresentato da un balzello piccolo e modesto imposto ai trasportatori, non autorizzato però da nessuna disposizione, nè legislativa, nè ministeriale.

Quarto, a quale titolo la Banca nazionale del lavoro contribuisce annualmente alla predetta cassa mutua, con alcune elargizioni annue.

Quinto, come mai gli accantonamenti per alcuni fondi, come quello per l'assistenza sociale ai trasportatori e per i corsi di perfezionamento agli autotrasportatori, ritenuti necessari fino al 1964, siano stati improvvisamente soppressi nel 1965 e trasferiti al fondo imposte e tasse da pagare.

Sesto, come si spiega che l'ente si avvalga da qualche anno dell'opera dei cosiddetti incaricati esterni per la direzione di propri servizi organici, quando l'articolo 77 del regolamento organico stabilisce che l'incarico può essere conferito previa motivata

deliberazione del Comitato di gestione, solo per l'adempimento di comprovate esigenze eccezionali e transitorie, comportanti prestazioni speciali alle quali non sia possibile rispondere mediante personale di ruolo.

Settimo, io vorrei sapere se l'ente abbia mai, in qualunque forma, finanziato organizzazioni sindacali di trasportatori e, nella malaugurata eventualità affermativa, quali sono e per quali importi.

Da ultimo, mi si consenta di chiedere che sia domandato al Presidente dell'ente come egli giustifichi le sue lettere riservate spedite in occasione delle elezioni politiche del 1963, di cui io ho qui fotocopia, mediante le quali egli segnalava a un funzionario dell'ente, nella sua qualità, nominativi di candidati di determinati partiti politici, evidentemente per sollecitarne il voto.

Non posso invece richiedere al ministro Jervolino (che non è più a quel posto) il motivo per il quale egli non abbia dato in passato risposte pertinenti a talune interrogazioni sull'ente che gli erano state rivolte alla Camera dei deputati.

Sono serie, onorevoli colleghi, queste irregolarità, come dice l'interpellanza? Ed è serio il fatto che il Presidente dell'ente percepisca un consistente assegno mensile arrotondato da spese di rappresentanza, per farsi vedere molto, ma molto poco nel suo ufficio romano? Lascio al Senato di giudicare.

La seconda parte dell'interpellanza si sofferma sui problemi del personale. Quando venne presentata l'interpellanza, molte piaghe erano ancora aperte, suscitate dall'applicazione non sempre equa, e talvolta iniqua, sia del regolamento organico del 1956 che venne applicato essendo sprovvisto di qualunque crisma formale, sia in particolare del successivo regolamento organico del 12 luglio 1961.

Sistemazioni e promozioni di favore che si contrapponevano a trattamenti ingiusti e perfino punitivi; assegnazione di posti di responsabilità a funzionari sprovvisti di esperienza e preparazione anche culturale o assunti da poco e posposizione di funzionari meritevoli e fedeli; persecuzione di sindacalisti e di non conformisti; scarsa e talora

nulla considerazione delle prerogative sindacali, come risulta da una serie di documenti che sono in mio possesso, documenti unitari, onorevole Sottosegretario, della CGIL, della CISL e del sindacato dirigenti, che dal 1962 al 1966 hanno costantemente denunciato l'antidemocratico comportamento della direzione dell'ente, il crescente disagio dei lavoratori, in particolare di quelli a contatto col pubblico, che sono la stragrande maggioranza, tenuti all'obbedienza degli ordini superiori e tuttavia esposti alle proteste degli autotrasportatori insofferenti dei balzelli e degli inutili adempimenti richiesti dall'ente. Queste sono le ragioni dei rilievi contenuti nella seconda parte dell'interpellanza.

La coraggiosa opera di resistenza e correzione assoluta nel Comitato di gestione dall'unico rappresentante dei sindacati (e notate bene che si è atteso il centro-sinistra per poterlo inserire nel Comitato di gestione dopo che era stata ripetutamente respinta la domanda di inserirlo fino a quell'epoca non è bastata e non basta da sola per modificare le cose, per eliminare gli arbitri e tanto meno per impedire l'esiziale effetto dell'azione dell'ente sulla politica dei trasporti.

Ho sott'occhio, onorevole Sottosegretario, un documento di protesta delle organizzazioni sindacali, perchè il Comitato di gestione senza alcun senso di opportunità mise alla porta, nel Comitato, il rappresentante dei sindacati quando si trattava di procedere alle promozioni ai gradi più elevati. Il rappresentante dei sindacati, obbediente, uscì, ma egli e i rappresentanti dei sindacati insorsero, come dovevano insorgere. E io credo che sarebbe stato immediato dovere del Ministero di imporre all'ente l'osservanza della democrazia in circostanze delicate, quali sono quelle in cui si promuovono dei funzionari.

Come dicevo, onorevole Presidente, la coraggiosa opera di resistenza del rappresentante dei sindacati non basta per eliminare gli arbitri e tanto meno per impedire l'esiziale effetto dell'azione dell'ente sulla politica dei trasporti.

A questo punto, se i colleghi me lo consentono, devo aprire un altro capitolo di que-

sta storia. Nel Comitato di gestione dell'ente, i cui membri, salvo il rappresentante dei sindacati, sembrano nominati a vita, figurano oltre il Direttore centrale e, naturalmente il Presidente e i rappresentanti di talune amministrazioni dello Stato, tre cosiddetti rappresentanti dei trasportatori che, io non esito a dichiararlo, sono tutte stimabilissime persone. Tuttavia non è sulla loro personale probità e capacità, per me indiscusse, che intendo soffermarmi, ma intendo soffermarmi sugli interessi che essi difendono. Ebbene, uno dei tre membri è il capo ufficio trasporti della più grande azienda industriale italiana e gli altri due sono rispettivamente un parlamentare e un ex parlamentare notoriamente legati alla Confindustria. Chi conosce le alternative che da tempo si dibattono nella politica dei trasporti e lo scontro con gli interessi economici e gli orientamenti politico-economici che vi hanno luogo capisce subito quale sia l'effetto di una così massiccia presenza di rappresentanti padronali nel Comitato di gestione dell'EAM: è un effetto tipicamente conservatore, protezionista del servizio privato o di gestione privata, e sfruttatore, ma al tempo stesso punitivo, del servizio pubblico o di gestione pubblica. A questo effetto ha particolarmente contribuito la direzione dell'EAM che, trovatisi subito al bivio tra una politica dei trasporti dominata da privati interessi monopolistici e una politica dei trasporti pensosa degli interessi collettivi e dello sviluppo economico equilibrato e programmato, ha scelto senza esitazione la prima.

Naturalmente ciò comportava l'accettazione di servitù e la contrazione di alleanze che infatti sono state accettate e contratte. Le servitù sono quelle verso i potenti interessi economici che poi hanno agito anche in sede politica da supporto o da ancora di salvezza dell'EAM dopo che le sue funzioni istituzionali previste dalla legge erano rimaste prive di materia. Le alleanze sono quelle che risultano chiaramente dai non edificanti particolari sulla gestione, sul finanziamento e sugli organi direttivi dall'ente già illustrati. Le une e le altre spiegano varie cose: spiegano l'opposizione dell'EAM

a una regolamentazione più marcatamente pubblicistica del trasporto merci su strada, specie per quanto attiene alle tariffe, al regime tributario, alle condizioni di trasporto, alla disciplina del conto proprio, al dimensionamento dell'offerta di trasporto sul mercato, e così via; spiegano l'opposizione dell'EAM ad una più rigorosa e civile regolamentazione delle condizioni e della durata del lavoro nell'autotrasporto; spiegano l'agitata presenza del Direttore dell'ente in consessi italiani e comunitari sempre per sostenere una insana politica di cosiddetto liberismo con la quale proprio adesso, con la programmazione alle porte e con i problemi meridionali sempre acuti, noi dobbiamo fare i conti sperando che non sia troppo tardi; spiegano lo sconsiderato appoggio dell'ente a qualunque aumento dei pesi e delle dimensioni degli autoveicoli industriali, indipendentemente dai problemi di ricettività della rete viaria e di ripartizione economica dei traffici tra diversi sistemi; e potrei continuare.

In questa sua linea, per fare un solo esempio, l'ente è arrivato perfino a vantarsi, come ha fatto il Direttore centrale nella sua relazione al bilancio per il 1962, di avere ottenuto che il Ministero dei trasporti, con sua circolare, esentasse — cito le parole testuali — « dall'obbligo di adibire due conducenti alla guida di autotreni, autosnodati e autoarticolati », obbligo che invece è espressamente contemplato dall'articolo 124 del codice della strada, salvo le eventualità di deroghe che evidentemente debbono essere molto ma molto limitate e circoscritte date le condizioni della nostra viabilità. Non solo, ma la relazione dell'ente concludeva che « tale disposizione costituisce un sensibile vantaggio economico per l'esercizio di questi mezzi », senza chiedersi quale prezzo dovessero pagare i lavoratori per far conseguire ad altri codesto vantaggio.

Questo è il quadro tratteggiato nell'interpellanza. Sarebbe però un grave errore, onorevoli colleghi, quello di addebitare tale situazione all'azione degli organi preposti all'ente che pure hanno una loro precisa responsabilità. L'EAM, come, più in grande, la motorizzazione civile e i trasporti in con-

cessione e le Ferrovie dello Stato sono quali li ha voluti la politica dei trasporti negli ultimi 15 o 20 anni, e diciamo pure per dovere di obiettività che, per quanto riguarda l'EAM, le cose sarebbero alquanto diverse se, quando ce ne era il tempo, il modo e la possibilità politica, i Ministri dei trasporti avessero assecondato le richieste di riforma che dall'ente stesso e dal suo personale sono state più volte e inutilmente espresse.

Tuttavia io non sono qui, onorevoli colleghi, per intentare un processo alle responsabilità politiche e neanche a quelle amministrative, ma per cercare di cooperare costruttivamente ad una diversa prospettiva che intanto restituisca fiducia e dia il doveroso riconoscimento ai lavoratori dell'ente e quindi collochi il problema dell'autotrasporto merci al posto che gli compete nell'economia e nella politica dei trasporti per i forti interessi di occupazione e sociali che investe, per la vitalità del settore, per la dimensione delle attività produttive a cui esso dà luogo.

A questo fine bisogna chiudere una pagina ed aprirne un'altra. Le funzioni che lo Stato deve assolvere nei confronti dell'autotrasporto merci, in una società in via di prorompente sviluppo qual è la nostra, non possono essere affidate, io direi non possono essere umiliate al livello di un ente pubblico distinto dallo Stato; nè sono generiche funzioni assistenziali e, peggio ancora, statistiche: sono funzioni di assetto economico, sociale, tributario, imprenditoriale, quindi sono funzioni legislative e amministrative, sono cioè funzioni eminentemente politiche e ministeriali.

In questo campo è tutto da fare e bisogna farlo con urgenza perchè premono gli impegni comunitari, premono impegni nazionali di sviluppo programmato della nostra economia. È per questo che l'ente deve essere soppresso e che il Ministero dei trasporti in sede di riforma deve essere direttamente investito dei compiti necessari e conseguentemente organizzato.

Il personale dell'EAM ha acquistato una preziosissima specializzazione, rappresenta nel suo insieme uno *staff* di tecnici che lo Stato farà un ottimo affare, qualunque co-

sa dica la Ragioneria generale dello Stato o il Ministero del tesoro, ad assorbire per impiegarlo meglio, per affidargli maggiori responsabilità togliendolo dall'umiliante disagio in cui si trova e aprendogli più stabili e confortanti prospettive di impegno e di lavoro.

Va da sè che i diritti acquisiti dai lavoratori in termini di salario, di carriera, di qualifiche debbono essere salvaguardati, provvedendo alla soluzione — in sede di sistemazione alle dipendenze dello Stato — dei problemi previdenziali che purtroppo non sono lievi. Frattanto, sarà bene affidare l'ente, io credo, rapidamente ad una gestione commissariale, che sarebbe sommatamente opportuno rappresentasse una netta rottura nei confronti del passato, sia in termini di orientamenti che in termini di persone. Senza aggiungere che la gestione commissariale dovrebbe avere il compito di apprestare rapidamente, secondo le direttive ministeriali, le concrete misure di soppressione e liquidazione dell'ente per l'incorporazione del suo personale alle dipendenze dello Stato e per l'avvio dell'auspicato nuovo corso di politica dell'autotrasporto merci.

Onorevole Presidente — e mi avvio alla conclusione — il 28 aprile 1964, appena pubblicata l'interpellanza — proprio lei presiedeva, onorevole Presidente, e se ne ricorderà — il Comitato di gestione dell'EAM ritenne di formulare sull'interpellanza un giudizio perfino ingiurioso, senza neanche attendere di conoscere le motivazioni, le proposte e lo spirito che anima gli interpellanti. Richiamato da noi sul grave episodio, ella, onorevole Presidente, lo qualificò come si meritava, a prestigio dei diritti e della posizione del Parlamento. Tuttavia l'episodio resta. E se l'ho ricordato, non è stato per motivi polemici, che non avrei alcuna ragione di manifestare, nè per risentimento, chè non ne ho alcuno: è stato per avere l'occasione di sottolineare che i pubblici amministratori devono essere più tolleranti dell'azione di controllo parlamentare, devono considerarsi dei servitori sempre soggetti a giudizio e giammai dei serviti, devono concorrere con i loro atti, e non con manifestazio-

ni puramente verbali, a rendere rispettabili e comunque incensurabili gli uffici a cui sono preposti; così come i parlamentari devono affrontare con serietà e con coraggio, senza fini di speculazione politica, ma per servire umilmente le istituzioni democratiche, i problemi della correttezza e dell'efficienza della Pubblica amministrazione, anche se ciò li espone ad impopolarità e inimicizie. Io sono certo che il Governo, nella sua risposta, condividerà con me questa convinzione. Perciò mi accingo ad ascoltarla con serenità e con fiducia. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere alla interpellanza.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Su questo grosso argomento finalmente — l'interpellante afferma — abbiamo la possibilità di avere una risposta. E quel « finalmente » è ovviamente giustificato dal grave ritardo dei 31 mesi.

Dò atto all'interpellante di avere riconosciuto nell'attuale Ministro — in nome del quale io parlo — la volontà di operare con particolare chiarezza per poter andare fino in fondo su questa questione.

Il testo dell'interpellanza, così come era stata presentata, non poneva in condizione, onorevole Presidente, il Governo di dare una risposta precisa su irregolarità che, genericamente espresse, non è stato in grado di accertare.

Io ho ascoltato con particolare attenzione, senatore Bonacina, questa denuncia, fatta da lei in piena serietà, con particolari e dettagli di un'ampiezza veramente interessante. Le posso assicurare che, dopo aver effettuato accertamenti accurati, in questa stessa sede, in cui ella ha espresso queste precisazioni, avrà una risposta adeguata su tutti gli argomenti che ha voluto pazientemente e diligentemente elencare.

Per quanto si riferisce, invece, al secondo punto, relativo alla situazione dell'organico del personale dell'ente, allo stato di

quanto si conosceva prima che lei intervenisse in proposito, posso affermare che il rilievo circa l'asserito grave stato di disagio in cui si troverebbe il personale non dirigente dell'EAM in conseguenza della presunta inutilità della funzione assolta dall'ente che susciterebbe giustificate reazioni da parte degli autotrasportatori, da un esame obiettivo, non appare fondato. Sta di fatto che l'ente stesso finora ha disimpegnato e tuttora disimpegna compiti di assistenza di particolare interesse per la categoria degli autotrasportatori, attraverso provvedimenti e misure intese a promuovere l'incremento e una migliore organizzazione del settore.

Vi è anche da notare che, oltre al perseguimento di tali finalità, di evidente utilità per i privati autotrasportatori, l'ente svolge compiti di interesse pubblico più diretto, quali gli accertamenti statistici in materia di autotrasporto merci nei suoi molteplici aspetti, dalla determinazione e classificazione del parco camionistico nazionale, alle indagini sulle correnti di traffico e sulla utilizzazione dei singoli mezzi.

Si deve del pari riconoscere che l'ente ha sempre corrisposto all'espletamento delle incombenze attribuitegli, nella sfera della sua competenza istituzionale, dal Ministero dei trasporti, strettamente connesse con l'attività dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

Non sembra, altresì, abbia fondamento l'affermazione, che fa dipendere il presunto grave stato di disagio in argomento anche dagli indirizzi di amministrazione del personale, seguiti dalla direzione dell'ente.

Al riguardo, va ricordato che nel 1961, con decreto interministeriale (Trasporti e Tesoro), è stato approvato il regolamento definitivo del personale dell'EAM e la connessa pianta organica. Detto personale ha avuto così il suo stato giuridico ed in base ad esso è stato provveduto, da apposite commissioni, non solo al primo inquadramento nei vari ruoli istituiti, ma si è dato anche corso, con regolari concorsi interni, a quegli avanzamenti che erano possibili, in relazione ai titoli di studio e di servizio, nonché alla anzianità di servizio. Circa la presunta arbi-

trarietà e antidemocraticità degli indirizzi seguiti dalla direzione dell'ente, va notato che nessuna delibera concernente lo stato giuridico e il trattamento economico del personale può essere adottata dall'anzidetta direzione, essendo di esclusiva spettanza del Comitato di gestione, unico organo deliberante in materia, ai sensi della legge istitutiva (decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39) e del regolamento organico dell'ente.

La presenza in detto Comitato di rappresentanti del Ministero dei trasporti, del Ministero del tesoro e del personale, offre sicura garanzia per la regolarità e l'opportuna rispondenza dei provvedimenti presi. È da rilevare, in proposito, che il personale dell'ente assai raramente ha ritenuto di avvalersi delle facoltà ampiamente previste dal regolamento organico per far ricorso al Comitato di gestione e allo stesso Ministero dei trasporti.

Circa poi certi presunti atti sopraffattori delle libertà sindacali all'interno dell'ente, anche se a questo proposito il Ministero si preoccupa di lasciare le massime libertà di espressione e di operatività sindacale, se verranno accertati i casi che lei ha voluto denunciare, avremo modo, riprendendo questo discorso, di determinare anche i provvedimenti che siano tali da impedire in futuro il ripetersi di atti simili. Per quanto riguarda i rapporti finanziari con gli istituti assicurativi, lei mi vorrà consentire di far accertare dall'ufficio competente l'esatta situazione di cui verrà informato il Parlamento.

E, infine, sulla parte finale dell'interpellanza, parte che vuole richiamare l'attenzione sulla situazione generale del trasporto merci nel nostro Paese, possiamo anche ammettere che alcune mansioni svolte dall'ente possono apparire vessatorie ai trasportatori. Comunque in questo campo così difficile e delicato, che per il passato ha suscitato anche per altri organismi che vi operano tante perplessità, dovremo procedere con chiarezza alla delimitazione dei compiti e determinazione delle relative competenze. Vi è infine da osservare che da parte del Ministero dei trasporti è da tempo argomento di attenta considerazione il pro-

blema concernente il futuro dell'EAM e concordiamo con gli interpellanti là dove esprimono la richiesta di sapere se il Ministero intenda, nel quadro di una politica economica programmata, fissare meglio certi compiti ed eventualmente anche estenderli, e possiamo affermare altresì che non è da escludere che la soppressione dell'ente possa far parte di una politica globale dei trasporti, meglio coordinando i compiti che dovranno svolgere nelle sedi più opportune, che il Parlamento fisserà, i vari enti operanti nel settore.

P R E S I D E N T E . Il senatore Bonacina ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

* B O N A C I N A . Desidero dire soltanto che, forse per il mio gusto, si è affermato un po' troppo il presunto nella risposta dell'onorevole Sottosegretario. Ho detto prima che mi accingevo ad ascoltare con fiducia la risposta del Governo. Adesso dovrei dire meglio: mi accingerò a seguire con fiducia le disposizioni del Governo e in modo particolare sull'ultimo punto al quale il Governo si è riferito, cioè sulla sorte dell'EAM che mi auguro sia sciolto per il suo trasferimento al Ministero dei trasporti. Naturalmente mi auguro anche che non sia nominato commissario dell'EAM uno degli attuali amministratori, perchè ciò significherebbe cadere dalla padella alla brace.

P R E S I D E N T E . Segue un'interpellanza del senatore Cerreti e di altri senatori. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , Segretario:

CERRETI, BITOSSI, FABIANI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere le ragioni del ritardo nel ripristino della ferrovia Faentina che contro ogni reiterato e formale impegno delle autorità ministeriali continua ad essere abbandonata e cancellata da programmi costruttivi delle Ferrovie dello Stato.

Allo scandalo patente dei numerosi ed annosi rinvii si è aggiunto da oltre un anno il

pretesto della sospensione dei lavori in seguito al preteso ritrovamento di ordigni bellici in zone già notoriamente sminate il che ha dato luogo ad un degradante palleggiamento di responsabilità fra i diversi Dicasteri.

L'opinione pubblica del Mugello, allarmata per questo stato di cose, ha fatto conoscere più volte, a mezzo dei propri rappresentanti parlamentari, le proprie pressanti istanze e ha raccolto i voti unanimi di consigli comunali, partiti politici ed associazioni varie.

Il grave disagio sopportato per anni ed anni dai lavoratori delle località interessate alla ferrovia Faentina ha prodotto in questi ultimi tempi proteste e manifestazioni di tale natura da causare ritardi e perturbazioni nello stesso traffico ferroviario sulla grande linea Firenze-Roma.

Da tutto ciò deriva l'urgente e improrogabile necessità di por termine a qualsiasi tergiversazione e realizzare gli impegni presi solennemente davanti alle Camere e riconfermati tangibilmente ogni volta alle qualificate delegazioni delle popolazioni mugellane. (190)

P R E S I D E N T E . Il senatore Cerreti ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

* C E R R E T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, se io dovessi illustrare questa interpellanza (e dico subito che non lo farò) con un'ampiezza proporzionata al tempo che il Governo ha impiegato a rispondere — due dozzine di mesi e mezzo — dovremmo arrivare alla seduta del pomeriggio. È veramente un cattivo vezzo quello che porta a rispondere alle interpellanze o alle interrogazioni dopo tanto tempo, quando i fatti che le hanno determinate si sono modificati oppure hanno subito, per così dire, una stemperatura nel corso di lunghi mesi.

Nel caso in oggetto, purtroppo, non si sono determinati avvenimenti nuovi che abbiano dimostrato la necessità di non insistere da parte di parlamentari che sono sempre stati diligenti interpreti delle esi-

genze del ripristino di questa ferrovia distrutta per fatti bellici, la cui necessità era stata riconosciuta fin dagli inizi del 1946, durante l'Assemblea costituente, dal Governo di allora, essendo Ministro, se non erro, l'onorevole Lombardi. Successivamente tutti i Ministri hanno riconosciuto tale necessità di fronte a delegazioni di parlamentari, a delegazioni di sindaci dei comuni interessati, a delegazioni di enti e associazioni che peroravano la causa mugellana, poichè si tratta proprio della vita economica e sociale di una delle zone più importanti della provincia di Firenze e della più disagiata e disgraziata fra esse perchè montana e raccordata a Firenze da questa via che era la più rapida e la più logica, la faentina. Del resto l'onorevole Sottosegretario mi permetterà di ricordare che io stesso, in quanto prima deputato e poi senatore del collegio Firenze III nel quale è inglobato il Mugello, ho avuto l'occasione di discutere con gli uffici del Ministero, e sempre si era data conferma della volontà decisa del Governo di ricostruire e ripristinare la ferrovia faentina.

Di fatto ci fu anche uno stanziamento importante, di 500 milioni. Fu cominciata l'opera, anche se con tanto ritardo e a scartamento ridotto. Poi ci si trovò di fronte al fatto nuovo, non previsto nel programma di ricostruzione, di una zona duramente minata, e questo fece interrompere i lavori.

Vi furono proteste, manifestazioni, e anche fatti gravissimi, che hanno portato davanti alla Magistratura 32 viaggiatori per aver manifestato durante il trasporto da Borgo San Lorenzo a Pontassieve, impedendo perfino la normale circolazione dei treni della direttissima Roma-Firenze e provocando incidenti gravissimi. Quello fu allora uno dei motivi fondamentali di questa interpellanza, tesa sia a sottolineare la gravità dei fatti cui ho accennato, sia a rilevare la sordità e l'indifferenza del Governo di fronte alle esigenze continuamente ripetute di questa ricostruzione che mai avveniva.

Oggi, di fronte alla tragedia di Firenze, c'è anche un aspetto che mette in luce quan-

to grave sia stato l'errore di non ricostruire a suo tempo questa ferrovia appenninica, perchè Firenze è rimasta isolata proprio in quanto non aveva a monte la possibilità di collegarsi con la Romagna. Coloro che hanno dovuto fare in questi giorni il transito attraverso Bologna e Falconara, sanno quanto avremmo abbreviato l'odissea (io sono stato uno di coloro che l'hanno fatto, e quindi lo conosco perfettamente), avendo a disposizione questo collegamento diretto con Faenza invece della lunga ferrovia trasversale che conduce ora nelle stesse località.

Per questo dico che anche questa tragedia di Firenze mette in luce due aspetti: in primo luogo, quanto sia stato imprevedibile il Governo a non munire di quella ferrovia una città come Firenze, che si è costantemente estesa, e che ha un retroterra (il Mugello è un retroterra socialmente importante per la manodopera), a non dare dunque una possibilità di collegamento fra un centro cittadino importante ed una campagna che andava via via disinteressandosi dell'agricoltura a causa della politica ritardataria, insufficiente, negativa del Ministero dell'agricoltura dei Governi che si sono succeduti, che rendeva sempre maggiore la quantità di manodopera disponibile per le officine piccole e grandi di Firenze.

D'altro lato, anche per la programmazione, viene messo in luce un aspetto di notevole interesse, cioè che le grandi città dovrebbero essere provviste di ferrovie secondarie che le colleghino alla periferia, poichè oramai tutte queste zone, e quindi anche la zona del Mugello, collinare e montana, finiscono con l'essere una periferia in quanto forniscono l'alimentazione di manodopera alle industrie fiorentine e alle botteghe di artigianato, e quindi dovrebbero essere munite di un sistema viario e ferroviario adeguato, come è ora in tutte le città civili, negli Stati civili.

Da noi si dicono molte parole, anche in tema di programmazione, ma misure che portino a far vedere quei piani organici di rilevazione e di ristrutturazione delle nostre basi economiche, non sono all'ordine del giorno e sono di là da venire.

Io dunque mi limito, in questo momento, quasi a tradurre la mia interpellanza in interrogazione per conoscere se il Governo è deciso ad impiegare gli stanziamenti già fatti per la costruzione della ferrovia e se è deciso a portare avanti tutto il programma di ricostruzione e in quali termini.

P R E S I D E N T E . L'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere alla interpellanza.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Con decreto ministeriale 20 settembre 1962, numero 897, venne approvato in sola linea tecnica il progetto concernente la ricostruzione della sede e dell'armamento dell'intero tratto Firenze-San Piero a Sieve della linea « Faentina », tuttora interrotto in seguito ad eventi bellici.

Per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, con lo stesso decreto ministeriale fu approvata la spesa di 533 milioni di lire (in conto delle economie reperite sui fondi accordati per la ricostruzione) che si prevedeva, all'epoca, di dover sostenere per l'esecuzione dei lavori di ripristino sul tratto Vaglia-San Piero a Sieve.

Tali lavori furono regolarmente iniziati, ma furono poi sospesi, essendo sorta la necessità di curare la preventiva bonifica della zona dai campi di mine ivi esistenti. Tale bonifica, che ha richiesto un ulteriore finanziamento di 170 milioni di lire (sempre a totale carico dell'Azienda delle ferrovie dello Stato), è stata da tempo ultimata.

Frattanto, a causa dei notevoli rincari di mercato intervenuti, l'accennato stanziamento di 533 milioni si è dimostrato insufficiente per la esecuzione delle opere previste, che richiederebbe una maggiore spesa di 110 milioni di lire.

Inoltre, per eseguire i lavori di ripristino anche nel restante tratto Vaglia-Firenze, occorrerebbe sostenere un onere valutabile, ai prezzi odierni, nell'ordine di almeno 1.800 milioni di lire.

Complessivamente, quindi, per la ricostruzione dell'intero tratto San Piero a Sieve-Fi-

renze si renderebbe necessario, in aggiunta ai 703 milioni già stanziati, un'ulteriore spesa di due miliardi di lire.

Poichè non sussistono concrete possibilità o favorevoli prospettive di copertura finanziaria di detta spesa, e tenuto conto che l'eventuale integrale ripristino del tratto San Piero a Sieve-Firenze è subordinato alle decisioni che saranno adottate dal Parlamento, nel quadro generale della riforma strutturale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, sul problema della dimensione aziendale e della estensione della rete ferroviaria statale, si è dovuto tenere ancora in sospeso la ripresa dei lavori di parziale ricostruzione della linea in argomento.

P R E S I D E N T E . Il senatore Cerreti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

*** C E R R E T T I .** Mi dichiaro completamente insoddisfatto perchè, da quanto detto dall'onorevole Sottosegretario, tutto lascia prevedere che le cose rimarranno al punto in cui sono, che non si farà ulteriormente niente, mancando una volontà politica ben precisa affinché, nel quadro di questa nuova ristrutturazione ferroviaria che interessa Firenze e il suo compartimento, entri anche questa spesa.

Non è problema del Senato quello di aiutare il Governo a trovare i fondi necessari per riorganizzare la rete ferroviaria, ma credo che il Governo dovrà riprendere in esame con obiettività e con l'urgenza dovuta il problema per intero, in modo da superare tutte le difficoltà finanziarie, che noi riconosciamo esistano, per portare il Mugello ad avere il suo raccordo con Firenze in maniera diretta così da non far perdere ad ogni lavoratore che va a Firenze sei ore di viaggio. Si tratta di operai che partono la mattina alle cinque e rientrano alle ventuno, per andarsi a guadagnare il pane a Firenze, il che è una tragedia sociale vera e propria per una zona già così disagiata e disgraziata.

P R E S I D E N T E . Comunico che lo svolgimento delle interpellanze del sena-

tore Artom (474) e del senatore Deriu (478), per accordi intervenuti tra gli interpellanti e il Governo, è rinviato ad altra seduta.

Lo svolgimento delle interpellanze è esaurito.

**Per lo svolgimento delle interrogazioni
sulla recente alluvione sull'Italia**

C E R R E T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C E R R E T I . Signor Presidente, in fine di seduta vorrei — e mi scuso — in due parole sollevare la questione dell'importanza e urgenza delle risposte che il Governo dovrà dare a proposito della gravità delle inondazioni del bacino dell'Arno, che hanno paralizzato e distrutto una parte così notevole delle ricchezze dell'arte fiorentina.

Il nostro Presidente, aprendo la seduta stamane, ha informato il Senato che il Governo risponderà alle interrogazioni — e so che sono numerose, almeno da parte nostra — non appena avrà riunito tutto il materiale necessario per più ampie informazioni. Noi accettiamo questa dichiarazione come augurio e auspicio che presto si faccia questa discussione. Noi comprendiamo che dopo il dibattito anche se rapido, ma ricco e interessante perchè di merito, che è avvenuto ieri sera alla Camera sarebbe stato un doppiopione ricominciare oggi al Senato a chiedere al Ministro dell'interno e al Governo in generale delle dichiarazioni, quando invece vi sono tanti problemi da risolvere, soprattutto quello di accertare l'entità e la gravità dei dissesti provocati dalla terribile inondazione e quello di precisare le gravi responsabilità — e ve ne sono di dirette e di indirette — nell'aver provocato l'inondazione. A questo punto infatti — ed è un ricordo che non mi ringiovanisce — vorrei richiamare alla mente dei colleghi che già nel 1946, per intervento del Presidente Gronchi, noi ci occupammo di una parte importante della sistemazione dell'Arno, che riguardava il problema dello scolmatore, che trovò tutti i parlamentari della Tosca-

na, membri dell'Assemblea costituente, favorevoli e disposti ad appoggiare questa grande iniziativa del Presidente Gronchi; iniziativa che poi nel 1949, in occasione dell'approvazione della legge sulla sistemazione dei fiumi, portò a riproporre in termini concreti il problema dello scolmatore. Adesso siamo arrivati alla tragedia che parte dal Casentino e va fino a Pisa. Si sono spesi 10 miliardi circa per questo scolmatore e sembra non si sia trovato un miliardo e mezzo per completare l'opera nei termini dovuti. Questo tanto per dimostrare la gravità delle cose e la necessità dell'accertamento di precise responsabilità. Vi è incapacità di uomini, vi è cattiva volontà burocratica, vi sono metodi e sistemi deprecabili che hanno prodotto lesioni inenarrabili, che non sono nemmeno giudicabili a occhio nudo, nella città di Firenze, nella città di Pisa e in tutti i comuni che toccano le rive dell'Arno, per cui è necessario che il Parlamento faccia una discussione ampia e completa e conosca da parte del Governo quali sono i disegni a lungo raggio e gli impegni anche legislativi che vanno presi d'urgenza per rimediare alla tragedia che ha colpito la nazione intera. Grazie, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Senatore Cerreti, della gravità della tragedia siamo tutti persuasi. Lei era presente stamane quando il nostro Presidente ha comunicato che il Governo è a disposizione del Senato. Sarà cura della Presidenza sollecitare lo svolgimento delle interrogazioni presentate.

C E R R E T I . Grazie, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari