

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

740^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 1° DICEMBRE 1967

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente MACAGGI

INDICE

CONGEDI Pag. 39619

CORTE COSTITUZIONALE

Annunzio di ordinanze emesse da autorità
giurisdizionali per il giudizio di legittimità 39620

CORTE DEI CONTI

Annunzio di relazione sulla gestione finan-
ziaria di ente 39619

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 39619
Deferimento a Commissione permanente in
sede deliberante 39619
Presentazione di relazione 39619
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 39619

Seguito della discussione:

« Bilancio di previsione dello Stato per
l'anno finanziario 1968 » (2394) e: « Rendi-
conto generale dell'Amministrazione dello
Stato per il 1966 » (2395):

PRESIDENTE 39620
FLORENA, Sottosegretario di Stato per i tra-
sporti e l'aviazione civile 39632

GARLATO Pag. 39643

GENCO 39627

GUANTI 39642

PACE 39620

ROVERE 39635

* SPAGNOLLI, *Ministro delle poste e delle tele-
comunicazioni* 39643

VERONESI 39620, 39623

INTERROGAZIONI

Annunzio 39650

Annunzio di interrogazioni trasformate in
interrogazioni con richiesta di risposta
scritta 39649

Annunzio di risposte scritte 39649

Annunzio di ritiro 39649

**ALLEGATO AL RESOCONTO. — Risposte
scritte ad interrogazioni** 39657

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

Presidenza del Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

M A I E R , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno 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 . Ha chiesto congedo il senatore Angelini Cesare per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annunzio di disegno di legge trasmissso dalla Camera dei deputati

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

« Assistenza tecnica, culturale, economica e finanziaria alla Somalia » (2571).

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

FARNETI Ariella, ROMANO, PIOVANO, SCARPINI, GRANATA e PERNA. — « Fornitura gratuita nella scuola media statale dei libri di testo e del materiale didattico per l'insegnamento del disegno, l'educazione artistica e le applicazioni tecniche » (2569);

BONADIES, PIGNATELLI, LOMBARI, CORNAGGIA MEDICI e LORENZI. — « Concessione al Cen-

tro internazionale radio-medico (CIRM) della franchigia dalle tasse e dai canoni relativi ai servizi di telecomunicazioni riguardanti l'attività assistenziale radio-medica espletata dall'Ente » (2570).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Proroga del termine per l'esercizio dei privilegi fiscali da parte degli esattori delle imposte dirette del periodo 1954-1963 » (2554-Urgenza).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Martinelli ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 ottobre 1967, n. 900, recante proroga delle disposizioni concernenti la sospensione dell'applicazione dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sui filati di lana e la istituzione di una addizionale speciale all'imposta generale sull'entrata per le materie prime tessili » (2533).

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

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 la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura, per gli esercizi 1965 e 1966 (*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 novembre, 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.

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 » (2394) e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 » (2395)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 » e « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 ».

Passiamo all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (tabella n. 10).

Prima di dare la parola al primo oratore iscritto a parlare, senatore Veronesi, ripeto ai senatori presenti e soprattutto ai cinque iscritti a parlare di voler avere la cortesia di attendere in Aula la replica del rappresentante del Governo.

Ha facoltà di parlare il senatore Veronesi

V E R O N E S I . Signor Presidente, il collega Pace mi ha fatto presente che ha necessità di partire. E pertanto, se lei ritiene, io vorrei usargli la cortesia di cedergli il posto.

P R E S I D E N T E . È una cortesia che si fa volentieri.

Ha facoltà di parlare il senatore Pace.

P A C E . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Sottosegretario, mi preme richiamare l'attenzione del Senato su un problema che è di bruciante attualità e per sollecitare dal rappresentante autorevole ed onorevole del Ministero dei trasporti una parola che mi auguro valga ad assicurare e a tranquillizzare: lo smantellamento di numerose linee a scartamento ordinario, a scartamento normale, a scartamento ridotto.

La Commissione mista interministeriale dei trasporti e del tesoro ha proceduto all'esame demandatole della situazione di tutte le ferrovie e tramvie in regime di concessione od esercite da gestioni governative, per quindi dare delle indicazioni orientative per le conseguenti decisioni ministeriali. La Commissione ha creduto di dividere le linee in tre gruppi, comprendendo nel primo di essi linee o tronchi di notevole importanza da mantenere in esercizio e potenziare; nel secondo di essi linee e tronchi di media importanza da mantenersi in esercizio in attesa di sviluppi della situazione; nel terzo, infine, linee o tronchi qualificati di poca o nessuna importanza, quindi da sostituirsi con autoservizi.

Con quale criterio questa Commissione è giunta a siffatte conclusioni che non sono, peraltro, istruttorie, ma sono semplicemente indicative? Con un criterio unilaterale, senza valide motivazioni, con una valutazione solamente tecnico-economica. Ma ognuno si rende conto che siffatto criterio è monocolo, insufficiente, privo di una qualsiasi efficacia di convinzione. Scendiamo da queste enunciazioni generiche che, nella loro genericità, potrebbero sapere di retorica.

Io posso dirvi di quattro linee a scartamento normale impensatamente ed impensabilmente comprese tra quelle da sostituirsi con autoservizi: le linee della ferrovia sangritana Adriatico-Appennino che dal mio paese, da Lanciano, in Abruzzo, si irradiano a San Vito, ad Ortona a Mare, sulla linea adriatica Bologna-Pescara-Foggia-Lecce, a Castel di Sangro sulla Sulmona-Caianello-Napoli.

Esse, in un tracciato di gallerie, di curve, di pendenze adeguate, si estendono per complessivi 156 chilometri, attraversano tre provincie, la provincia di Chieti, la provincia dell'Aquila, la provincia di Campobasso, collegano 60 stazioni, trasportano la posta con smistamento per 70 comuni; assolvono un ruolo primario nel congiungimento tra Adriatico e Tirreno, per la zona attraversata e per la rapidità del percorso.

Perchè il comando tedesco, durante la sua occupazione nella zona, distrusse la ferrovia, tagliuzzando a forbice i binari, radendo al suolo le case di servizio, facendo saltare i ponti? Perchè si rese conto dell'importanza vitale di quella linea per i congiungimenti tra l'uno e l'altro mare, tra l'Adriatico e il Tirreno.

Come si è potuta qualificare tale linea « di poca o nessuna importanza »?

È allegato al parere della Commissione interministeriale un foglietto che dovrebbe costituire la parte motiva della decisione e in esso non si legge se non un riferimento al deficit annuo di tre delle quattro linee che io ho poc'anzi elencato.

Ma la Commissione ha dato soltanto delle indicazioni di natura economica, mentre la decisione del Ministero dovrà essere informata ad altri e diversi criteri. Il Ministero, incontestabilmente, per le sue ultime decisioni non si affiderà esclusivamente alle ragioni economiche quali rilevate dalla Commissione. D'altronde sarebbe da chiedere a questa Commissione: forse la rete di autoservizi chiamata a sostituire la ferrovia non richiederebbe del pari, sia pure in misura minore, i sussidi statali?

Il Ministero dovrà riguardare un fattore che è sfuggito alla Commissione e che a mio avviso deve avere un suo peso decidente, cioè il Ministero dovrà riguardare il fattore sociale connesso alla vita della ferrovia. La visione panoramica, integrale del problema lo dissuaderà dal seguire le indicazioni della Commissione. Lo Stato ha certo il dovere di assicurare ai suoi cittadini un servizio di trasporti che è un pubblico servizio e un servizio primario, anche se debba gravarsi dell'onere relativo, poichè tale servizio va assicurato a tutta la collettività e specie ad una

zona depressa, sottosviluppata come quella della vallata del Sangro che interessa questa linea.

La linea ferrata costituisce il sistema di trasporto preminente sugli altri sistemi, un mezzo condizionante per quello che ci si augura debba essere lo sviluppo industriale di Lanciano e della Valle del Sangro. Il suo smantellamento sarebbe davvero un cruento colpo di ascia che reciderebbe ogni speranza e insepelirebbe ogni attesa.

Una zona depressa, che vive nella prospettiva, fino ad oggi peraltro irrisoria, di trovare in un complesso di iniziative industriali, preannunciate con telegrammi sonanti ma fino ad oggi in verità mai attuate, la via della sua ascesa, la conquista delle sue fonti di lavoro, l'insediamento di intraprese di largo respiro, verrebbe ad essere privata del mezzo indispensabile per la possibilità delle realizzazioni, per lo spostamento sicuro e rapido di cose d'ingombrante volume, dell'efficiente strumento per la vita di questa zona sottosviluppata, ora fatta ricca, nelle sue prospettive, dai recenti rinvenimenti di idrocarburi nell'interno del suo sottosuolo e nella corrispondente fascia costiera.

La linea serve ben 42 comuni compresi nelle vallate del Sangro, dell'Aventino, del Moro, del Feltrino, con una popolazione complessiva di oltre 200 mila abitanti. Che sarà di queste popolazioni? Si avrebbero gli autoservizi in sostituzione, siccome si augura la Commissione interministeriale; ma chi scrive queste cose ignora che molti dei nuclei urbani ora serviti dalla ferrovia sangritana sono, per la loro dislocazione in altitudine, nella stagione invernale, inaccessibili ad automezzi lungo la rete stradale. Quindi la soppressione della linea ferrata condannerebbe i cittadini di questi nuclei urbani, per più o meno giorni, all'isolamento dal mondo, senza neanche possibilità di rifornimento di viveri e di medicinali, per il trasporto dei malati.

Chi ha scritto queste cose nella relazione, ignora che il tratto Archi-Castel di Sangro si copre in treno in un'ora e trenta, mentre con gli automezzi occorrono due ore e quaranta. Il tratto Lanciano-Castel di Sangro, cioè il tratto Adriatico-Castel di Sangro con

capolinea Napoli (quindi finestra aperta sul Tirreno) si copre in treno in due ore e venti e con automezzi in ore tre e venti attraversando percorsi impervi e talvolta franosi.

Dovrà il Ministero esaminare il problema, non in prospettiva quinquennale, ma in una prospettazione trentennale, sicchè il largo respiro del tempo possa fornire le ragioni nutrite della decisione e deve riguardarlo nel complesso del piano regionale. Io mi auguro che la regione resti sulla carta, che l'ente regione non si crei, ma, se voi credete che la regione debba sorgere e debba inserirsi nel tessuto connettivo dell'ordinamento statuale, ebbene, signori miei, attendiamo la regione, perchè essa potrà riguardare il problema nel complesso di tutta la vita della regione abruzzese ed esprimere il suo motivato e consapevole parere.

Ove gli organi responsabili dell'amministrazione, dovrò aggiungere, avessero curato la instaurazione delle coincidenze con le linee delle ferrovie dello Stato; ove fossero stati creati dei centri di riordino; ove si fosse curato l'abbinamento ferrovia-strada, la ferrovia avrebbe avuto impulso a conseguire reddito confortevole.

Agendo in questi sensi, agendo su queste direttive, la linea potrà ancora potenziarsi e svilupparsi.

Se si pone mente alle statistiche, si apprende che, se vera è la flessione del traffico viaggiatori, il trasporto merci è aumentato. Il che ha notevole valore, specie per l'Italia che trasporta per ferrovia solo il 27 per cento del volume intero delle merci, mentre la Francia e la Germania trasportano dal 55 al 60 per cento per ferrovia. Si obietta: vi è una contrazione del traffico viaggiatori; ma, signori miei, chi ha creato questa situazione, che oggi si pone in risalto, di un traffico sminuito di viaggiatori? Questa situazione da che cosa è stata creata? È stata creata proprio dalla politica del Governo, e proprio lei, onorevole Sottosegretario, sa, perchè è interessato, come noi si sia ridotti, a Lanciano, a rimanere tagliati fuori dalla vita dalle 20 della sera alle 6 del mattino. Si promise che si sarebbe potuto provvedere con l'installazione di un servizio automobilistico nelle ore della notte, a mezzanotte, da Pescara a

Lanciano, promessa che è rimasta affidata alle parole, perchè non ha avuto seguito, e noi siamo rimasti tagliati dal flusso vivo delle arterie nazionali dalle 20 della sera alle 6 del mattino.

Quando voi avete creato questo stato di cose, questa situazione di fatto, avete voi dolosamente, mi si perdoni, posto le premesse per quella che è la premeditata conseguenza dello smantellamento. Dalle situazioni consequenziali, così determinate e volute, si trae ragione per venire ad un discorso quale quello espresso dalla Commissione interministeriale. Ma, ciò detto, per quanto riguarda il traffico delle merci, esso si è incrementato: è un inconfutabile dato positivo.

Potrei anche parlarvi — e voglio concludere — in nome delle famiglie destinate al lastrico, famiglie dei dipendenti dell'azienda che resterebbero nelle angustie squallide del bisogno; vi parlo però in nome della giustizia, per scongiurare che si compia una ingiustizia.

Se mi consentite, onorevoli colleghi, vorrei parlare di un mio ricordo, che non è apologetico: nel 1935, si determinò nella ferrovia elettrica adriatico-appenninica un'analoga situazione di crisi e di frattura, per cui essa sembrò sull'orlo della sua liquidazione; io, allora giovane deputato, con il rappresentante dell'azienda, andai a Palazzo Venezia — per la verità, in tutta la mia vita parlamentare sono stato a Palazzo Venezia due volte; non sono uno di quelli che accedevano spesso a Palazzo Venezia per dare suggerimenti e consigli, secondo quanto scrivono ora nei loro memoriali — e Mussolini, fattosi portare una carta geografica della zona, disse che sarebbe stato grave errore farsi travolgere dalla crisi; tracciò la linea della congiungente tra i due mari attraverso i monti e diede ordine per un intervento straordinario che salvò la ferrovia. Avviò così la ripresa dell'azienda che però la furia della guerra troncò; ma, dalle macerie, gli operai, i ferrovieri, i tecnici, i dirigenti, per loro autonoma iniziativa, con l'aiuto del Governo, ricostruirono la strada del loro lavoro.

È diffusa opinione, onorevole Sottosegretario, nella nostra zona (che ha inviato al suo Dicastero ed anche più in alto invocazio-

ni e implorazioni di respingere l'avviso della Commissione ministeriale o provocarne un riesame) che il suo Ministero per ora soprasiede, ma si riserva di disporre lo smantellamento subito dopo le elezioni politiche di primavera.

Ora, il provvedimento soppressivo delle preture, del dicembre 1963, è un triste monito, un amaro insegnamento per rilevare il metodo; si sa che la soppressione irrazionale di talune preture — sono 80 — era in cantiere da vari anni: studi, proposte, pareri, erano tutti nel cassetto, e fu quiete e tranquillità dopo gli allarmi, dato che non si parlò più della questione.

Però, inopinatamente, dopo le elezioni politiche dell'aprile 1963, il Governo diede i suoi auguri natalizi e di buon anno a tante popolazioni, affidando il messaggio al decreto del Presidente della Repubblica del 30 dicembre che sopprime 86 preture! Non vorrei, onorevole Sottosegretario, che fosse negli intendimenti del Governo seguire lo stesso metro: tranquillizzarci per ora, salvo poi, dopo le prossime elezioni politiche, privarci anche di questa fonte di vita.

Mi auguro di ingannarmi e mi permetto di consegnare in vostra mano un memoriale redatto dagli operai, dai dirigenti della ferrovia in cui si espongono le ragioni del loro buon diritto.

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

V E R O N E S I . Onorevoli colleghi, signor Presidente, signor Sottosegretario, un breve intervento di carattere generale ed infine un'annotazione di carattere particolare.

Il sistema dei trasporti del Paese soffre da tempo di una serie di scompensi, di disarmonie, di inadeguatezze, sia dal punto di vista strutturale, sia da quello funzionale, le quali portano ad un vero e proprio spreco di risorse.

Manifestazioni macroscopiche di tali insufficienze riconosciute ampiamente dallo stesso programma di sviluppo sono: il *deficit* dell'azienda delle ferrovie dello Stato, *deficit* che trova purtroppo riscontro nei disavanzi delle aziende di trasporti pubblici gestite

dagli enti locali; la situazione ormai insostenibile dei trasporti urbani nelle grandi città, problema questo ultimo che per la reale distruzione di ricchezza collettiva che comporta nelle sue diverse forme e sotto i suoi vari aspetti non può essere considerato esclusivamente su un piano sociale; la scarsa funzionalità dei nostri porti. Accanto a queste più evidenti manifestazioni stanno peraltro le preoccupanti, crescenti inadeguatezze della rete viaria ordinaria statale, provinciale e comunale, il tardivo sviluppo della rete idroviaria, l'inadeguata situazione dei traghetti con le isole, i carenti ed inadeguati collegamenti della rete autostradale con i centri urbani interessati. Soprattutto avvertita è la necessità del coordinamento nel settore inteso nel senso di una coerente azione diretta ad assicurare l'evoluzione e lo sviluppo dei mezzi e dei sistemi di trasporto in maniera più ordinata sulla base del principio delle prestazioni ottimali e della maggiore, reale convenienza economica: necessità evidentemente avvertita anche dal Governo, il quale ha presentato nell'autunno dello scorso anno una serie di disegni di legge nei quali veniva delineata una impostazione globale della politica dei trasporti, almeno dei trasporti terrestri.

Si tratta dei disegni di legge per delegare il Governo ad emanare norme per la riforma dell'azienda ferroviaria, per riordinare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e per istituire un comitato consultivo centrale dei trasporti in seno al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Su questi tre disegni di legge presi nel loro insieme è opportuno formulare qualche considerazione. Essi rappresentano certamente un notevole sforzo e sono soprattutto la manifestazione della volontà di abbandonare la politica degli interventi settoriali interlocutori presi in attesa di decisioni di maggior portata, politica seguita, per un insieme di ragioni e sotto pressioni di diverso genere, fino ad ora.

Pur tuttavia, tra gli indirizzi delineati ne figurano alcuni per i quali specialmente da parte nostra non si può non nutrire apprensione. Affiora dalle disposizioni dei disegni

di legge sopracitati la tendenza dell'attuazione di un coordinamento tra i vari modi di trasporto mediante l'attribuzione ai pubblici poteri di strumenti suscettibili di essere manovrati in vista di autoritarie ripartizioni di traffico e secondo schemi nei quali la sfera d'azione degli operatori privati viene ristretta in termini angusti e ad una funzione marginale.

Perciò, mentre non si può essere non favorevoli ad una impostazione globale ed unitaria, si devono respingere decisamente tali indirizzi che sono in contrasto con il criterio della libera scelta da parte dell'utente e sembrano non tener conto della realtà odierna che vede le gestioni pubbliche, specie del settore trasporti, enormemente passive.

Una politica di interventi che venga a limitare la libera scelta dell'utente italiano si ripercuoterebbe in maniera del tutto negativa sulla competitività dei nostri prodotti che già ora, per l'eccentricità geografica dell'Italia rispetto al baricentro economico del mercato europeo, incorporano nei loro costi un'aliquota più alta di trasporti nei confronti delle concorrenti produzioni degli altri Paesi.

Una sana politica di coordinamento dei trasporti deve essere conciliabile con le esigenze di un'economia di mercato qual è la nostra e pertanto deve tendere al soddisfacimento dell'insieme delle richieste di trasporto con il minimo impiego di risorse economiche, facendo in modo, da un lato, che la domanda si orienti verso quei mezzi che presentano, a parità di servizio fornito, il costo meno elevato e, dall'altro, ponendo ciascuno mezzo nelle condizioni di poter operare al minimo costo consentito dalle più evolute tecniche del momento.

I progetti non si sono al momento realizzati o si sono realizzati solo in minima parte. Dai provvedimenti proposti sono stati stralciati e sono state approvate solamente alcune disposizioni, sia per quanto riguarda la riforma dell'azienda ferroviaria dello Stato, sia il riordino del Ministero. Le disposizioni approvate lasciano in entrambi i casi impregiudicati i problemi di fondo che i disegni di legge originari intendevano

avviare a soluzione. Permane perciò la necessità di una maggiore autonomia dell'azienda, non essendo certo sufficienti i maggiori poteri attribuiti con la citata legge al direttore generale. Autonomia che dovrà essere sostanziale, non limitata cioè a quella che potrebbe essere conseguita ristrutturando la composizione del consiglio di amministrazione, lasciando formalmente al di fuori il Ministro dei trasporti, come prevede il disegno di legge governativo.

Autonomia dovrà viceversa significare la fine delle abnormi pressioni politico-sindacali che gravano attualmente sull'azienda e che contribuiscono a impedirne una gestione su criteri industriali e su basi economiche.

Occorre purtroppo domandarsi se il Governo abbia in realtà la volontà e la forza necessarie per procedere in tal senso. Le ricorrenti pressioni sindacali, attuate mediante la minaccia di scioperi in particolari periodi dell'anno, allorquando più gravi sarebbero le conseguenze delle agitazioni, non permettono purtroppo favorevoli previsioni. Autonomia significa, fra l'altro, possibilità per l'azienda di darsi una diversa struttura mediante il ridimensionamento dei servizi e soprattutto della rete gestita. Nella diagnosi delle cause che concorrono a determinare l'attuale *deficit*, fatta ripetutamente dalle varie Commissioni create a tal fine che si sono succedute nel tempo fino a quella presieduta dall'onorevole Nenni la quale ha presentato le sue conclusioni nel 1965, e nello stesso programma di sviluppo economico, viene costantemente indicata l'eccessiva estensione della rete.

Vero è però che talora alcune linee sono fortemente passive, perchè carenti da decenni sotto tutti gli aspetti e io ritengo che possa rispondere a verità quanto nel caso specifico diceva prima il senatore Pace.

Sul problema dell'eccessiva estensione della rete, è stata più volte e da più parti richiamata l'attenzione, sia del Parlamento sia del Governo, ma purtroppo la chiusura al traffico di 108 chilometri di linea attuata nel 1966, là dove lo stesso Comitato Nenni prevede la necessità di abbandonare sia pur gradualmente più di 2.000 chilometri in un

primo tempo e altri 3.000 chilometri in un secondo tempo, dà l'idea di quanto lungo e difficile sia il cammino da compiere.

Anche a tale riguardo, purtroppo, le pressioni dell'organizzazione sindacale del personale ferroviario che esaltano le richieste delle popolazioni interessate sono tali che non è lecito avanzare favorevoli previsioni a breve scadenza.

Per nostra parte riteniamo che, una volta riformato, ristrutturato il mezzo ferroviario, questo avrà ancora una sua precisa funzione da assolvere nel settore dei trasporti, nonostante la concorrenza alla quale potrà essere sottoposto da altri mezzi senza bisogno di ricorrere ad artificiosi protezionismi, come purtroppo è dato oggi di vedere.

Di vero e proprio protezionismo, attuato indirettamente, si deve parlare di fronte al mancato adeguamento della nostra legislazione in materia di pesi e di dimensioni degli automezzi. È opportuno ricordare, in proposito, che disegni di legge, miranti appunto ad elevare le dimensioni e la portata dei veicoli industriali, onde adeguarli a quelle dei Paesi comunitari e di altri Paesi europei, pendono avanti il Parlamento senza poter essere approvati, così come è giacente da un anno il disegno di legge di iniziativa governativa — ed in proposito mi sembra di aver letto sulla stampa o di aver sentito dire che si avrebbe in animo di approvarlo — presentato assieme a quelli relativi alla riforma delle ferrovie dello Stato e del riordinamento del Ministero dei trasporti per il quale, data la sua origine, era lecito aspettare un maggiore impegno da parte del Governo. Le ragioni della mancata approvazione di tale progetto non risiedono in realtà in preoccupazioni connesse con lo stato della circolazione stradale e con l'usura delle infrastrutture viarie; ma viceversa nel timore che l'autotrasporto italiano, potendosi valere di mezzi di maggiore economicità, venga perciò a costituire un'alternativa ancora più valida al trasporto su rotaia.

Il risultato di questo stato di cose è stato, da una parte, un ritardo nel processo di rinnovamento del nostro parco di veicoli merci (con grave pregiudizio naturalmente anche nel settore industriale interessato e per

tutte le case costruttrici relative, le quali sono costrette a produrre due serie di automezzi, uno per il mercato interno ed uno per l'esportazione) dall'altra, il permanere di una situazione di inferiorità dei nostri operatori nel settore dell'autotrasporto internazionale, specie nell'ambito MEC, di fronte ai concorrenti esteri che utilizzano mezzi economicamente più validi.

Ancora più evidenti sono le preoccupazioni protezionistiche nei confronti delle ferrovie in sede di rinnovo degli accordi bilaterali per l'autotrasporto internazionale. È noto infatti come il numero di autorizzazioni previste dall'attuale sistema, basato essenzialmente su accordi che prevedono il contingentamento delle autorizzazioni stesse, sia del tutto insufficiente almeno per le relazioni con i Paesi del Mercato comune e con l'Austria rispetto alle reali esigenze dei traffici. Vi sono prodotti che non possono essere in pratica trasportati all'estero se non su strada, per la pesantezza degli oneri che deriverebbero dalle rotture di carico necessariamente connesse al trasporto per ferrovia.

Si tratta in genere di settori, quale ad esempio quello dei materiali da costruzione, caratterizzati prevalentemente da aziende di minore dimensione, che hanno risentito in maggior misura della recessione economica e che ancora oggi registrano un più lento risveglio dell'attività produttiva, dato l'andamento della domanda interna, per i quali è stato indispensabile ricercare sbocchi all'estero. Detti settori sono stati ostacolati, in misura talvolta preclusiva, dalla carenza di autorizzazioni internazionali.

Particolarmente grave a questo riguardo è la situazione con la Francia, con l'Austria e con la Germania, situazione che si ripercuote su di noi per il fatto che questi sono naturali Paesi di transito anche nelle relazioni con la Spagna ed i Paesi dell'Europa continentale.

Orbene, si è verificato il caso che in sede di rinnovo degli accordi, di fronte a proposte di aumentare considerevolmente il numero di autorizzazioni avanzate da altri Paesi, la delegazione italiana o le delegazioni italiane, per precise istruzioni ricevute dal Ministero e che non possono trovare altre

spiegazioni se non quella di protezione nei confronti delle ferrovie, abbiano rifiutato l'aumento proposto, facendo così perdere la favorevole occasione per i produttori e gli autotrasportatori italiani di veder incrementati e facilitati gli scambi internazionali.

Qualche considerazione merita anche il progetto di aumento delle tariffe ferroviarie recentemente ventilato. Tale aumento non avrebbe praticamente senso dal momento che lascerebbe integre le cause vere e profonde del *deficit* dell'azienda alleviando, se realizzato, solo temporaneamente l'entità del disavanzo stesso, mentre avrebbe viceversa sicure e preoccupanti ripercussioni sia sul livello dei prezzi sia sul numero degli utenti.

Ciò non significa che una ristrutturazione ed eventualmente un adeguamento delle tariffe non possano essere necessari, ma questo passo, data la sua gravità, per le inevitabili complicazioni monetarie, dovrà essere fatto contemporaneamente alla messa in opera di quelle misure, alcune delle quali sono state indicate, le quali impediscano il riformarsi del *deficit* o quanto meno possano stabilizzarne l'entità entro limiti accettabili.

Anche il settore del trasporto viaggiatori presenta attualmente gravi problemi, caratterizzato, com'è, da una parte, da una forte, persistente crisi nella quale si dibattono gli esercenti delle autolinee in concessione i quali hanno visto diminuire, per un insieme di ragioni che vanno dal crescente sviluppo della motorizzazione privata al progressivo spopolamento delle campagne, i propri introiti e viceversa crescere, soprattutto per il rilevante aumento del costo del lavoro, gli oneri di gestione e dall'altra dagli enormi passivi delle aziende di trasporto municipalizzato, i quali hanno ormai abbondantemente superato i 100 miliardi di lire.

È opportuno soprattutto sottolineare in proposito la necessità che vengano abbandonati definitivamente gli orientamenti anti-privatistici che hanno purtroppo caratterizzato, a partire dagli anni 1960, la politica governativa. Basterà a questo proposito ricordare la stesura del primo progetto del piano economico quinquennale redatto dall'allora Ministro del bilancio onorevole Giolitti e l'articolo 4 del disegno di legge già citato

sulla riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato la cui formulazione si presentava drastica nei confronti dei privati concessionari.

Negare l'importanza della funzione svolta dai privati concessionari nella predisposizione di pubblici servizi, voler impedire a tutti i costi la continuazione di un'attività che ha creato praticamente dal nulla l'attuale capillare rete di autoservizi extra-urbani italiani significa impostare una politica nazionale dei trasporti su basi inattuali e non rispondenti al pubblico interesse.

Le gestioni pubbliche dei trasporti stanno infatti attraversando un periodo di crisi potenzialmente più grave di quello in atto nel settore privatistico dei trasporti, giacché se venisse ad esse a mancare lo scudo protettivo dell'intervento statale (scudo che non protegge invece tutte le imprese concessionarie) in un breve volgere di tempo si assisterebbe alla scomparsa di tutte le imprese pubbliche dalla scena dei trasporti nazionali. Non esiste bilancio di azienda municipale che non sia in grave *deficit*: i disavanzi di gestione continuano ad accrescersi ad ogni anno finanziario che passa; la precarietà delle basi economiche su cui poggiano queste aziende è tale da compromettere addirittura la continuità di riscossione degli stipendi e l'erogazione del trattamento pensionistico ai dipendenti. In questo stato di cronico dissesto le aziende pubbliche trovano difficoltà sempre crescenti nel soddisfare gli stessi servizi loro istituzionalmente affidati; ancor meno, quindi, sono in grado di accollarsi altre incombenze che ne minerebbero irreparabilmente le superstiti possibilità di sopravvivenza. Per di più, nell'attuale momento di ancor delicata stabilità economica, impossibile si presenta la creazione di nuovi organismi pubblici per la gestione dei servizi sottratti ai privati, che andrebbero ad aggravare sensibilmente il già insostenibile disavanzo globale delle aziende pubbliche operanti nel settore, con una serie di deleterie ripercussioni sull'intera economia del Paese.

Passando dalle considerazioni di ordine generale alla considerazione di ordine particolare che avevo preannunciato, mi permetto di sottoporre al Governo l'esigenza che

viene avanzata dagli agricoltori siciliani. Essi reclamano, in un loro ordine del giorno, e giustamente, che sia abolito il pedaggio sui trasporti di merci attraverso lo Stretto, il che rappresenta un grave ostacolo per l'agricoltura isolana.

L'obbligo del pedaggio, essi dicono, deriverebbe da una vecchia legge che regola i trasporti ferroviari e che essi ritengono debba essere considerata non solo immorale ed antieconomica, ma anche anticostituzionale. Mi permetto di aggiungere, per inciso, che il recente provvedimento di svalutazione della sterlina, attuato dal Governo laburista in Inghilterra, seguito poi dalla Spagna e da Israele, pone in gravi difficoltà le esportazioni ortofrutticole, specie quelle che partendo dalla Sicilia hanno maggiori oneri. Quindi sarebbe quanto mai necessario e opportuno alleggerire alcuni costi, abolendo questa tassa o pedaggio. Grazie.

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

G E N C O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, avevo ed ho l'intenzione di fare un intervento brevissimo, ma il senatore Veronesi, che ho ascoltato attentamente, mi ha dato modo di dire qualche parola anche sulle nostre esportazioni ortofrutticole.

Caro Veronesi, se le lamentele dei produttori siciliani sono vere e motivate, che cosa dovremmo dire noi della Puglia che a questo settore diamo un contributo notevolissimo con le nostre esportazioni di uva da tavola? Io non sono ancora in possesso dei dati completi di quest'anno, ma ho i dati dell'anno scorso. L'anno scorso sono stati esportati dall'Italia nel Nord Europa 2 milioni e 400 mila quintali di uva da tavola. Di questi 2 milioni e 400 mila quintali di uva da tavola, all'incirca più di un terzo (900 mila quintali) sono usciti dalla nostra Puglia. È inutile spiegare a voi quale contributo noi abbiamo dato con queste esportazioni pregiate alla bilancia dei pagamenti.

Ciononostante, il Ministro delle finanze (non c'entra quello dei trasporti, per fortuna, senatore Florena!), non sapendo che co-

sa fare, ha introdotto proprio nella provincia di Bari le nuove tariffe catastali per l'uva da tavola, che triplicherebbero le imposte fondiarie per l'uva da tavola medesima, la quale, in realtà, alcuni anni fa costituiva produzione pregiata. Oggi, però, allo stato attuale, pur essendo sempre le uve da tavola produzioni pregiate, data la grande quantità che se ne produce in Italia, circa 9 e più milioni di quintali, ne viene esportata soltanto una quarta parte. Gli agricoltori, pertanto, sono costretti a vinificare il rimanente delle uve da tavola, producendo vini di non alta gradazione. Quindi il voler gravare queste produzioni di nuove tasse o di aumentate imposte significa fare una politica tutt'altro che di sostegno dell'agricoltura e queste cose vanno dette. Potrebbe obiettarmi il senatore Florena: perchè non ha detto queste cose a proposito del bilancio delle finanze? Ebbene, io sto facendo un'azione a questo riguardo, la condurremo avanti attraverso un'azione parlamentare alla cui esplicazione saranno chiamati i parlamentari della Puglia di qualsiasi settore, perchè non possiamo assistere inerti a questo trattamento nel momento in cui altre Nazioni più furbe di noi, a cominciare dalla Spagna, incrementano le loro produzioni ortofrutticole, favorendo in tutti i modi l'esportazione dei loro prodotti. Fatta questa premessa che non riguarda il Ministero dei trasporti, pur se potrebbe riguardarlo marginalmente per quel che diceva il senatore Veronesi, per il transito degli agrumi siciliani attraverso lo stretto e quindi per il trasporto delle uve lungo la penisola, passiamo al bilancio che ci interessa.

È stato detto dal senatore Veronesi che occorre un'autonomia di gestione delle ferrovie dello Stato. Però egli non ha dimostrato, e nessuno è in grado di farlo, che con tutte queste belle modificazioni si arriva ad eliminare il *deficit*. Infatti, signori, l'ho detto qui e altrove e lo ripeto, non c'è nessuna Nazione in Europa, e neanche in altri Continenti, le cui amministrazioni ferroviarie non continuo *deficit* notevolissimi. Allora il problema si riduce in termini molto semplici: possiamo sopprimere le ferrovie, sia quelle dello Stato, sia quelle conces-

se? A mio parere, no. Questo sistema di trasporti costa alla collettività alcune centinaia di miliardi e la collettività deve fare tutti gli sforzi necessari per sopportarlo. L'unica cosa che si può fare è di ridurre il più che sia possibile questi disavanzi, fare in modo che non aumentino sempre ma che vadano, sia pure insensibilmente, diminuendo, il che sta facendo lodevolmente l'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Io intendo dare atto al Ministro, ai suoi collaboratori, sia di Governo, sia dell'amministrazione ferroviaria, di tutti gli sforzi che l'amministrazione sta facendo per risolvere questo problema.

Il giorno 8 novembre scorso, se il senatore Florena ricorda, siamo stati insieme da Roma a Napoli in un magnifico treno, che ha fatto il percorso di ben 216 chilometri in meno di un'ora e mezza; un treno magnifico, lussuoso, stupendo. L'hanno chiamato, non so perchè, treno tartaruga; vuol dire che, se le tartarughe camminano a duecento chilometri l'ora, il mondo è davvero sovvertito. Siamo andati a Napoli e siamo tornati a Roma nel tempo di tre ore e mezza, e in così breve tempo abbiamo fatto questo percorso e ci siamo anche fermati nella ridente città partenopea, allietati da uno stupendo sole, mentre a Roma si scatenava un diluvio dei soliti; abbiamo così inaugurato questo treno. È la prima ed unica locomotiva elettrica di quel tipo di cui le ferrovie dispongono in questo momento; una seconda, si dice, l'avranno tra un mese e le altre tra un anno e mezzo. Questi treni, comodi, lussuosi, celeri che sono certamente l'orgoglio dell'amministrazione ferroviaria, serviranno il pubblico nelle grandi linee di trasporto Roma-Napoli, Roma-Milano e basta, credo. E agli altri italiani che scherzo vogliamo fare? Togliamo le ferrovie, dice Veronesi, togliamo quelli che sono i cosiddetti rami secchi, cioè trattiamo i cittadini in maniera diversa, cittadini effettivi e cittadini di complemento, oppure cittadini di prima categoria e cittadini di seconda, se non addirittura di terza categoria. Eppure, amici miei, anche i cittadini di quei paesi a cui dovrebbero essere tolte le ferrovie pagano le tasse. Ora è un fatto che tutte le aziende di trasporto sono passive, ma nessuno, neanche il

relatore, ha messo in evidenza che, per esempio, le aziende municipalizzate (sono una sessantina) nell'anno passato hanno avuto un disavanzo di gestione che supera i 110 miliardi.

G I A N C A N E . Senatore Genco, se legge un po' meglio il mio intervento sulla programmazione, troverà quello che cerca.

G E N C O . Ma io non posso leggere tutti i suoi interventi; comunque lei non ha parlato delle aziende di trasporto municipalizzate; esse hanno un *deficit* che supera i 110 miliardi. Eppure, c'è qualcuno che pensa, per caso, di sopprimere la metropolitana di Roma, o meglio, la parte di essa che funziona e quella che funzionerà? Se ne costruiscono 500 metri all'anno e per completarla ci vorranno almeno vent'anni! C'è qualcuno che pensa di sopprimere il sistema tranviario napoletano? Nessuno. I comuni di Napoli, di Roma, di Milano si accollano i *deficit* di queste aziende municipalizzate e lo Stato interviene poi, a sua volta, a sanare i *deficit* comunali. Da nessuna parte, quindi, i trasporti sono attivi.

Amici miei, bisogna servire il pubblico, e non soltanto quello delle ferrovie di grande transito, ma anche quello delle ferrovie minori. Per non dire, poi, che ci sono ferrovie concesse, come per esempio la Nord-Milano e come la circumvesuviana, che sono quelle di maggior traffico in tutta Italia, le quali, attive fino a dieci anni or sono, hanno oggi un coefficiente di esercizio superiore all'unità, cioè sono diventate passive, nonostante l'enorme massa di persone che di esse si serve. Io sono stato la settimana scorsa a Milano e ho visto che le ferrovie del Nord scaricano un enorme massa di gente giornalmente da tutti i paesi vicini. C'è qualcuno che pensa di sopprimere quelle ferrovie? No. E allora volete sopprimere le ferrovie delle zone meridionali d'Italia e delle zone più povere, le quali costano soltanto qualche milione di disavanzo allo Stato? La verità è un'altra: cioè che con l'aumento della motorizzazione non c'è italiano che non tenda a possedere l'automobile e, una volta posseduta, abbandona i mezzi pubblici. Tutti i

cittadini, a cominciare dai romani, se ne vanno in ufficio al mattino, uno alla volta, con la loro bella automobile, sicchè, ad esempio, i dintorni del Senato nei pochi giorni di chiusura, sono affollati dalle automobili dei dipendenti del Ministero delle poste, i quali, non riuscendo a collocare le automobili vicino al Pantheon, vengono da questa parte. L'automobile è diventata una malattia! Se voi girate nel centro di Roma in alcune ore di punta, potrete vedere che le signore vanno a comperare le calze in automobile e che, pur di non fare 500 metri a piedi, si va con l'automobile a comprare le sigarette o la carta da lettere.

Per questa ragione a me piace (anche se il ministro Preti non è d'accordo) la proposta del ministro Scalfaro di aumentare il prezzo della benzina, non perchè la benzina in Italia costi poco e quindi vada aumentata, ma perchè il cittadino preferisce, invece di andare a fare la fila per tre ore dietro lo sportello dell'Automobile Club per pagare il bollo di circolazione (e voi che lo pagate tutti lo sapete) preferisce, dicevo, sopportare il peso di quelle poche lire in più per ogni litro di benzina, quando cammina in automobile, anzichè perdere tempo agli sportelli per pagare la tassa di circolazione.

Il ministro Preti dice che l'aumento della benzina è un peso per quelli che lavorano con l'automobile; allora vuol dire che questi prenderanno l'abitudine di andare qualche volta in tram o in treno e contribuiranno così a far diminuire, per la loro parte, i *deficit* delle aziende tranviarie.

Inoltre — e questo non l'ha detto ancora nessuno, nè Preti, nè Scalfaro — ci sono in Italia migliaia di automobili che circolano senza il bollo. Una persona che se ne intende mi ha detto che a Roma ne circolano almeno 200 mila; non è un gran che rispetto a un milione e 500 mila macchine circa esistenti a Roma, in quanto è appena il settimo del totale, ma comunque in tutte le provincie italiane, se si facesse una statistica, un raffronto tra le somme introitate dall'ACI per il bollo delle automobili e il numero delle automobili immatricolate e circolanti in Italia, che è agevole conoscere, si vedrebbe che almeno il 15-20 per cento degli automo-

bilisti non paga il bollo di circolazione. E per controllare sei milioni di automobili che circolano in Italia, per vedere cioè se esse hanno il bollo di circolazione, occorrerebbe una gran quantità di personale.

Io vi posso dire di gente che ha camminato 2-3 anni senza bollo; ad un certo momento è stata pescata ed ha pagato solo due mesi di bollo con la multa relativa: se si tratta, per esempio, di una 1100, siccome il bollo costa intorno alle 20 mila lire, per due mesi si deve pagare la sesta somma di tale cifra, ossia 3 mila lire e, con la multa, circa 6 mila lire; cosicchè, chi non ha pagato il bollo per tre o quattro anni se la cava con una modesta contravvenzione, avendo risparmiato ben 20 mila lire l'anno.

Quando invece ci si deve muovere, siccome nessuna macchina cammina ad acqua nè ad aria, ma a benzina, a gas o a nafta, aumentando il prezzo della benzina e della nafta, credo che tutti saranno costretti a pagare, e in questo modo sarà alleggerito anche il servizio della polizia, delle guardie di finanza o dei carabinieri, i quali, fermando l'automobile, mentre ora la prima cosa che verificano è se si è pagata la tassa di circolazione, in seguito si limiteranno a chiedere la patente. (E questo perchè in Italia ci sono molti che guidano senza patente o senza la marca annuale e quelli che vengono pescati sono soltanto il cinque per cento).

Ritornando alle aziende municipalizzate, come ho detto, il *deficit* è notevolissimo; vi è necessità che qualcuno si accolli anche questi *deficit*; essi devono essere assunti dai comuni o, attraverso di essi, direttamente dallo Stato. Ma il Ministero dei trasporti deve por mente anche a questo problema.

Per quanto riguarda la navigazione interna, il senatore Giancane nella sua relazione ha prospettato alcuni problemi di questo settore: la verità è che noi non diamo eccessiva importanza alla navigazione interna, la quale pure potrebbe avere in Italia l'estensione e l'importanza che ha in altre Nazioni, come la Francia. Comunque, su questa strada molto si sta facendo, e naturalmente bisognerebbe, semmai, accelerare i tempi.

Parlerò adesso dell'aviazione civile. L'Ispettorato generale dell'aviazione civile (non so

veramente come chiamarlo, poichè pochi giorni fa abbiamo approvato la legge per cui l'Ispettorato si chiamerà Direzione generale, però tale legge non è ancora passata alla Camera, quindi si è in un periodo di transizione, per cui l'Ispettorato dell'aviazione civile soltanto in seguito si chiamerà Direzione) ha un organico di sole 350 unità; la Corte dei conti, in una delle sue relazioni, l'ultima, a proposito di questo settore del Ministero dei trasporti, si esprime in questi termini: « La situazione organizzativa e funzionale dell'Ispettorato è ancora lungi dalla normalizzazione e anzi, durante il decorso esercizio, poco o nulla è stato fatto in tal senso. È infatti da rilevare che, malgrado la legge istitutiva prevedesse un largo e organico decentramento, non ancora si è provveduto a far funzionare i compartimenti di traffico aereo nelle relative circoscrizioni, e quindi tutta l'attività è ancora accentrata presso l'Ispettorato generale. Stanno cominciando faticosamente gli ispettorati a funzionare, e tale situazione peraltro può essere addebitata solo in parte all'amministrazione, in quanto non possono disconoscersi le difficoltà di ordine pratico che finora hanno impedito di dare piena attuazione alle disposizioni di legge: prima di tutto, la difficoltà di reclutamento del personale tecnico idoneo per il funzionamento della navigazione aerea.

I concorsi espletati per la copertura dei posti di ruolo o sono andati deserti o hanno reso possibili assunzioni di un numero di candidati inferiore a quello disponibile; alla fine del 1966 il numero dei dipendenti in servizio risulta di 208 unità su complessivi 350 posti previsti in organico ».

Ma come può funzionare questo Ispettorato, onorevoli colleghi? « L'Ispettorato generale dell'aviazione civile è pertanto costretto ad avvalersi di personale di altra amministrazione e particolarmente degli ufficiali dell'aviazione militare. Ne consegue che l'Ispettorato generale non ha potuto ancora svincolarsi completamente dal Ministero della difesa, essendo costretto ad avvalersi dell'opera della direzione generale dei lavori del demanio e del materiale del Genio per quanto concerne l'esplicazione di alcuni dei principali compiti previsti dall'articolo 4 del-

la legge istitutiva, e cioè: progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo e campi di fortuna civili di pertinenza demaniale ». Fin qui la relazione della Corte dei conti.

Onorevoli colleghi, ho avuto l'onore di preparare un disegno di legge, che consegnerò domani mattina, perchè ho ancora bisogno di correggere qualche particolare, riguardante l'aumento della dotazione dei ruoli organici del personale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile. Volevo presentarlo oggi, ma mi ha dato un po' di grattacapi l'osservanza dell'articolo 81, riguardante la copertura. Ritengo di aver inserito un articolo, del quale potranno essere soddisfatti sia il Ministro dei trasporti sia, soprattutto, il Ministro del tesoro. Ma se vogliamo dare un impulso ai trasporti aerei, dobbiamo, prima di tutto, aggiornare l'organo che se ne occupa a metterlo in condizioni di funzionare. E l'organo che se ne occupa ha molti problemi da risolvere e non solamente quello concernente le linee aeree o le relazioni aeree. Il relatore parla di incrementi di linea a frequenza giornaliera da attuare nel 1968. Ora, questi incrementi di linea non sono attuabili senza adeguati aeroporti. Chi vi parla ha avuto l'onore di essere membro della Commissione di inchiesta su Fiumicino, e sin dall'inizio la Commissione avvertì l'insufficienza dell'aeroporto, così come era stato costruito. Sono passati, se non erro, sei anni e non si è ancora fatto niente. Vero è che il problema è in corso di attuazione. L'Ispettorato dell'aviazione civile tiene i progetti aggiornati per l'allargamento di Fiumicino, ma occorre che da qualche parte si trovino i fondi per attuarlo.

Vorrei ringraziare particolarmente il ministro Scalfaro per l'azione energica, bersaglieresca, direi, che compie nella conduzione del suo Ministero nei confronti di questo problema che sta sul tappeto. Lo ringrazio anche a nome della Puglia per aver finalmente risolto il problema dell'aeroporto di Bari. Io ho visto il progetto, senatore Crollalanza. D'accordo, ci sono le lamentele degli abitanti di Palese, i quali dichiarano che sarebbero tagliati fuori dalle loro campagne. Io ho fatto presente all'ispettore generale la

opportunità di creare un sottopassaggio per consentire ai contadini di recarsi nelle loro campagne, ma mi è stato ribattuto che ci vogliono diversi milioni. Mi sono quindi impegnato a fare io stesso un preventivo dell'eventuale spesa, per vedere se è sopportabile, ed evitare quindi tutte queste proteste. Come ho detto, e ripeto, desidero ringraziare il ministro Scalfaro per l'opera svolta in questo settore.

Avrei terminato il mio intervento, onorevoli colleghi, chiedendovi scusa per il disturbo. Il senatore Veronesi ha dichiarato che occorre coordinamento. Senatore Veronesi, io sono diventato vecchio qui dentro e le devo dire che di questa parola sento parlare da tempo. Ma possiamo coordinare tutto quello che lei vuole, possiamo, fra le coordinate, scegliere quelle cartesiane o quelle polari, ma il sistema dei *deficit* non lo risolveremo con le parole. Il sistema dei trasporti è quello che è. Dobbiamo indurre gli italiani a servirsi un po' di più dei mezzi pubblici, dei quali hanno scarsa stima. Eppure oggi — sembra incredibile — per andare da un punto all'altro di Roma si impiega meno tempo con l'autobus che con i mezzi privati o con le auto pubbliche. Gli olandesi, che sono più ricchi di noi, girano tutti in bicicletta nelle città; bisognerebbe convincere gli italiani a fare altrettanto. Sono stato recentemente all'Aja e mi sono meravigliato di non vedere per strada le automobili. Ai semafori degli incroci c'erano centinaia di biciclette e si trattava di biciclette così vecchie e passate di moda che in Italia le vediamo solo dai venditori di ferri vecchi. Erano biciclette senza nichelatura, nere, massicce, pesanti, sulle quali andavano uomini e donne. Quando ai semafori c'è il rosso si possono vedere 300-400 biciclette, montate da uomini e donne, impiegati o professionisti. Ed è bello vedere, quando arriva il verde, tutte queste biciclette che si muovono contemporaneamente. Domandai ad un parlamentare di quel Paese come mai tutta la gente girasse in bicicletta ed egli mi rispose: l'automobile noi la teniamo nel cortile di casa e l'adoperiamo quando dobbiamo andare a fare una gita o un lungo viaggio. Per circolare in città andiamo con

i velocipedi! Gli italiani invece hanno perduto il gusto delle biciclette: e non c'è barba di ragazzino che non se ne vada in giro col motociclo, costituendo un pericolo permanente.

Per quale motivo abbiamo consentito la costruzione di motocicli di piccolissima cilindrata, da usare senza obbligo di patente, su cui camminano ragazzi di dodici anni, a Roma come a Bari, in modo spericolato, mettendo in pericolo la vita di altri cittadini? Occorre la patente per le motociclette e per tutti i motocicli. Signori, una disciplina in questo senso non sarà mai troppa. Sono io quello che più volte ha chiesto — il senatore Florenza lo sa — si imponesse il limite di velocità per la circolazione delle automobili, un limite di velocità di cento chilometri orari, così come esiste in tutte le Nazioni civili.

Quando leggo ogni lunedì mattina del sangue che si è sparso la domenica sulle strade e sulle autostrade italiane, mi domando quale parte di responsabilità morale ho anch'io, come legislatore, nel non voler imporre questo limite di velocità. Anche noi dobbiamo mettere un freno a tutto questo. Non deve essere consentito a gente che ha mezzi e macchine potenti di camminare sulle autostrade a 200 chilometri l'ora, perchè, quando un bullone si spezza o una gomma si sgonfia, quella macchina diventa un proiettile, un siluro. Leggete i giornali: questo lo constatiamo tutti i giorni.

Per questo il Ministero dei trasporti ha un notevole campo di azione.

Spero che, come ho detto a proposito del bilancio dei lavori pubblici, venga soppresso quell'inutile Ispettorato del traffico e della circolazione, istituito presso il Ministero dei lavori pubblici; ci dobbiamo intendere: in Italia abbiamo molti doppioni. Oggi un Ministero ha l'Ispettorato del traffico, l'altro si occupa della circolazione: o l'uno o l'altro; e mi pare sia più logico che di questo problema si occupi il Ministero dei trasporti. Si tratta di una questione di semplificazione.

Ho finito, signori, e vi ringrazio di avermi ascoltato. Le Ferrovie dello Stato, delle quali si canta il « *De profundis* » da molti anni, hanno ancora davanti a sé una grande funzione da compiere, quella di effettua-

re in Italia trasporti efficienti, rapidi, comodi, e soprattutto, senatore Corbellini, evitando di sottoporre i cittadini che si servono delle ferrovie a piccole prepotenze.

Bene ha fatto il ministro Scalfaro a sopprimere certe disposizioni, come quella che vieta di fare in treno i biglietti a riduzione. Scalfaro ha detto: perchè? Vuol dire che il cittadino che fa il biglietto di viaggio a riduzione in treno pagherà, oltre al biglietto, una sopratassa di 200 lire, ad esempio, e magari ne darete cento all'agente che provvede all'esazione.

L'altro giorno in Commissione ci siamo occupati di una leggina comprendente alcuni articoli propri del regolamento. A un cittadino che entra in stazione senza biglietto si vuole applicare un'ammenda da 4.000 a 20 mila lire! Questo aveva deciso la Camera dei deputati, ma per fortuna la nostra Commissione ha bocciato questo disegno di legge ed ha ripristinato il precedente testo del Senato. Un biglietto di ingresso nella stazione costa 40 lire. Fate pagare l'importo di dieci biglietti, come massimo. E non è tutto, perchè finora, in base alla legislazione vigente, sul verbale di ammenda si aggiungono duemila lire per la Cassa di previdenza degli avvocati, che non fanno in questi casi nessun lavoro professionale.

Grazie per avermi ascoltato. Concludo con un augurio per le Ferrovie e per i loro dirigenti, che continuino ancora a costituire, nel sistema della circolazione, uno strumento di civile progresso, e che tale funzione possano svolgere per lunghi anni, nell'interesse dell'economia nazionale. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Artom. Poichè non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

Non essendovi altri iscritti a parlare, do la parola all'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti.

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

Presidente, la relazione compilata dal relatore non può che essere da me, sia come rappresentante del Governo, sia come senatore, validamente apprezzata. Infatti, io che vivo — a parte questo periodo di attività di Governo — da 50 anni nell'azienda ferroviaria, ho sentito, attraverso la relazione, una disamina completa di quello che è lo sforzo che sistematicamente si sta facendo nel complesso di tutta l'attività del Ministero dei trasporti e nel settore delle Ferrovie dello Stato in particolare, oltre che negli altri settori.

Il senatore Pace si è soffermato in modo particolare su un problema che ha carattere di generalità nell'attività dell'Azienda ferroviaria, cioè il ridimensionamento della linea ferroviaria. Questa rappresenta una necessità che non è stata sentita solo in Italia, in quanto tutte le organizzazioni ferroviarie del mondo hanno già esaminato il problema del ridimensionamento, e non sto qui a parlare di quanto si è fatto in Inghilterra, di quanto si è fatto in Francia ed in altre Nazioni. Per quanto riguarda l'Italia, l'Azienda delle ferrovie di Stato aveva il dovere di affrontare questo problema e lo sta affrontando con tutte le possibili cautele, lo sta affrontando, onorevoli colleghi, esaminando l'attività delle linee, il traffico, la parte finanziaria ed esaminando anche la possibilità viaria, ovvero se vi è la possibilità di trasferire sulla strada normale quella che è l'attività di trasporto dell'Azienda. A tal scopo si è costituita una Commissione particolare, della quale fanno parte rappresentanti delle ferrovie e rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, i quali studiano se si può sostituire, ad un servizio viaggiatori su rotaia, un servizio utile ed efficiente sulla strada. Dai risultati di questi studi deriveranno quelle decisioni che determinano poi o l'utilizzazione della rotaia o il trasferimento per mezzo di autopullman e provvedimenti tendenti a riattivare le strade affinché possano permettere questo servizio.

Il senatore Pace ha parlato molto della linea sangritana. È questo un problema piuttosto vecchio, ed io posso comprendere le sue preoccupazioni; comunque, onorevoli colleghi, debbo subito dire che il traffico

viaggiatori sulla linea Crocetta-Castel di Sangro-Archi-Atessa registra in media 16 viaggiatori per treno ed in totale cento viaggiatori al giorno. Ora, questo traffico può veramente far dire che è indispensabile la strada ferrata? Certamente no. Io ho già detto proprio qui in quest'Aula che tante decisioni sono state determinate dall'atteggiamento degli utenti. L'utente ha fatto già la sua scelta quando ha abbandonato il mezzo ferroviario e si è servito di altri mezzi, sia la macchina personale sia l'autopullman. Inoltre, bisogna dire che le decisioni vengono prese tenendo conto anche dei pareri e degli argomenti che vengono fatti presenti, in sede regionale, dall'organizzazione regionale. Quindi, la ferrovia, anche per difendersi e per cercare di portare a limiti accettabili determinate deficienze di bilancio, ritiene di poter trasferire sulla strada un certo traffico quando sulla via ferrata il viaggiatore o la merce non vanno più. In parecchi luoghi si è trasferito sulla strada il servizio viaggiatori, ma si è mantenuto il servizio su rotaia esclusivamente come servizio merci col sistema del raccordo, permettendo così che si svolgano tutti i servizi necessari allo smaltimento della produzione industriale o agricola della zona attraverso la ferrovia.

Il collega Veronesi si è intrattenuto particolarmente sui problemi di organizzazione a cui in questo arco di tempo attendono la Azienda e il Ministero dei trasporti in materia di modificazione e riforma, direi quasi, dell'Azienda ferroviaria. Si tratta, per dirlo con un'espressione che usiamo da tanti anni, dell'auspicato coordinamento. Ebbene, è facile parlare di coordinamento, ma è assai difficile realizzarlo. Io ricordo che in passato ho insistito sul fatto che se vogliamo creare un organismo che si occupi del coordinamento dobbiamo anche dargli la potestà di intervenire sugli investimenti. Voi capite infatti che il coordinamento è un po' in funzione anche degli investimenti. Ad esempio, se abbiamo una via ferroviaria e pensiamo di creare parallelamente ad essa una magnifica autostrada, è evidente che dal punto di vista del coordinamento la via ferroviaria risulta, diciamo così, « scoordinata », poichè molto traffico passerà sull'autostrada. Questo si

deve evitare. Non entro nel merito, ma anche questo è un fattore del quale bisogna tener conto. Per il coordinamento si è creata una Commissione interministeriale la quale esamina determinati settori di linee ferrate, di traffico stradale, eccetera, e poi fa delle proposte che vengono esaminate e sulle quali si prende in via definitiva una decisione in rapporto all'eliminazione di strade ferrate o di altri settori dell'attività di trasporto.

Per quanto si riferisce alla riforma ferroviaria, ho anche sentito accennare alla Commissione Nenni. Io ricordo di aver sentito parlare di riforma ferroviaria ormai da venti anni; anche il senatore Spataro mi pare che una volta fece una proposta di questo genere. Però — e io lo affermo proprio non come esponente del Ministero dei trasporti, ma come parlamentare — in questo periodo, nel settore di competenza del Ministero dei trasporti, quello che è necessario per dare una impostazione più snella, più elastica, più fattiva e per avere risultati concreti, agli effetti di quella che deve essere la ricerca affannosa di soluzioni più idonee, il Ministero dei trasporti lo sta facendo.

L'Azienda ferroviaria ha un consiglio di amministrazione. Ebbene, da quando una certa disposizione è intervenuta, la materia che affluisce al consiglio di amministrazione si è ridotta di due terzi, perchè il resto della competenza è stato trasferito agli organi direttivi ed operativi dell'Azienda ferroviaria. Questo è un risultato tangibile, sia per la sveltezza che per l'organicità con cui i provvedimenti stessi vengono adottati e applicati.

G E N C O . Senatore Florena, dovete dare maggior rilievo ai contenitori; io lo avevo inserito nei miei appunti, ma durante il mio intervento me ne sono dimenticato.

F L O R E N A , Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Il problema dei *containers* lo si sta studiando per organizzare questo servizio e per dare ad esso un'impostazione pratica onde ricavare dei risultati efficienti.

Che cos'è il contenitore? È una combinazione di servizio ferroviario con servizio di

navigazione, per cui la merce, presa in un determinato posto di produzione, affluisce alla zona di organizzazione e di elaborazione, viene disposta nel contenitore, che ha una certa mole e una certa capacità, viene trasportata per via ferrata ad un porto marittimo, dove, senza che venga manovrata e senza, quindi, che possa subire dei guasti, viene presa e messa dentro la nave, che parte; l'operazione si ripete al porto di arrivo, consentendo una sveltezza considerevole all'impostazione del trasporto ed anche una certa economicità.

Questo servizio si sta sviluppando anche in Italia; in altri Paesi del mondo esso è molto sviluppato, particolarmente in America.

Si è parlato della concessione di autotrasporti per merci all'estero. Tali trasporti sono regolati da accordi bilaterali internazionali. Con la Francia, con l'accordo del giugno 1967, i termini sono stati portati da 3 mila a 4 mila 500 all'anno per la zona lunga e da 5 mila a 9 mila per la zona corta, per il trasporto di merce varia. Questi sono limiti determinati da accordi, e c'è un apposito ufficio che si occupa del conto. Non mi dilungo per dirvi tutto quello che si è fatto con il Belgio, con la Spagna, con la Germania, ma il concetto fondamentale è questo: che c'è una specie di accordo che limita il quantitativo di autorizzazioni al trasporto che con questo sistema si possono dare.

Si è parlato delle tariffe ferroviarie. Io, proprio in occasione della nostra riunione in Commissione, ho spiegato qual è la situazione tariffaria nei rapporti con gli altri Paesi europei. Noi siamo molto al di sotto di tutti i Paesi europei. Comunque, questo non è un problema che investe il solo Ministero dei trasporti, ma è un problema che riguarda tutta l'impostazione del Governo. Non si può dire che il ministro Scalfaro ha deciso l'aumento delle tariffe e senz'altro questo è avvenuto; il ministro Scalfaro ha esaminato il problema e ne ha fatto proposta al Governo, ma è il Governo che dovrà decidere. Dico e ripeto che i livelli tariffari in Italia sono molto più bassi dei

livelli tariffari di tutti gli altri Paesi europei.

Ora, per riportarci alle conseguenze nel campo dell'agricoltura, a parte la questione dello Stretto di Messina, per cui bisogna pagare qualche cosa perchè il servizio costa, debbo dire che si tratta di un problema veramente scottante, e le conseguenze si sono già verificate con quella variazione (non parlo più di aumento di tariffa poichè parlo del settore trasporti ortofrutticoli) della famosa tariffa di privilegio che avevano il trasporto degli agrumi e il trasporto delle uve in funzione comunitaria, variazione che fu purtroppo — e dico purtroppo perchè sono siciliano — in peggio. Ricordo anzi che quando venne in Italia l'ambasciatore che è il capo dell'ufficio trasporti del comitato dei Sei della Comunità europea, mi disse: io sono venuto oggi perchè se fossi venuto tra un mese, come avrei dovuto, sarebbe già stata operante la norma che è derivata da una decisione della Comunità, e mi avreste accolto malamente. Questo perchè egli era un po' il responsabile. Purtroppo, è avvenuto quello che noi deprechiamo, ma vi debbo dire che l'amministrazione ferroviaria ha fatto tutto lo sforzo per ridurre le conseguenze. Se infatti avessimo dovuto applicare la norma comunitaria integralmente, noi ci saremmo trovati con un aumento molto più sensibile di quello che c'è stato con l'applicazione dell'ultima tariffa di trasporto, che non elimina la variazione, ma la riduce.

Fatte queste considerazioni per cercare di rispondere agli onorevoli colleghi che hanno ritenuto di intervenire per richiamare l'attenzione su determinati problemi, mentre personalmente io vi dichiaro che le considerazioni che sono state fatte saranno senz'altro oggetto di particolare attenzione, al fine di intervenire, se si può, in qualche modo, per migliorare e correggere qualcuna delle debolezze che sono state qui denunciate ed espresse, per il resto io vi prego di considerare che l'approvazione di questo bilancio è legittima, perchè il bilancio risponde ad uno sforzo tenace di tutta l'organizzazione del Ministero dei trasporti: così di-

casi per la parte ferroviaria, così dicasi per l'aviazione civile.

Le considerazioni che ha fatto il senatore Genco, per esempio sulla necessità di rimettere a posto l'organizzazione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, sono pienamente giuste, in quanto tale necessità è assolutamente urgente. Non c'è personale sufficiente e non c'è neanche la possibilità di avere gli aviatori che occorrono. Ecco perchè si cercano *escamotages* per vedere di aumentare il personale, di poterlo prendere dall'aviazione militare eccetera, tanto che il Ministro dell'aviazione civile Scalfaro ha già inquadrato e organizzato tre scuole per la formazione di piloti, appunto perchè se ne ha un grande bisogno.

Si lavora, si fa ogni sforzo per migliorare, nella fiducia che questo sforzo possa essere guardato con obiettiva benevolenza da parte del Parlamento affinchè si possa andare avanti in questa fatica.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli relativi allo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Tabella numero 11). È iscritto a parlare il senatore Rovere. Ne ha facoltà.

R O V E R E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, intervengo sulla tabella n. 11 del bilancio di previsione dello Stato per il 1968, di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, per formulare alcune osservazioni sulla radiotelevisione, organismo che trova qui collocazione in allegato, anche se — come giustamente rileva il relatore senatore Deriu — non esiste praticamente un organo dello Stato cui possa attribuirsi in esclusiva la dipendenza gerarchica e funzionale di questo ente, del quale si interessano un po' tutti: la Presidenza del Consiglio, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, il Ministero delle partecipazioni statali e la Commissione parlamentare di controllo. Tutto ciò con il risultato — aggiungo io — come sempre succede quando di una cosa si occupano troppe persone, che alla fin fine

non se ne occupa poi compiutamente nessuno.

La relazione che accompagna il documento non nasconde le notevoli perplessità che desta la gestione di questo organismo pubblico di così fondamentale importanza, quale organo d'informazione e di orientamento della pubblica opinione. E non si tratta soltanto di un problema di cifre — dice il relatore — ma di un problema di indirizzi politici che sfugge alla competenza e alla responsabilità del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. A noi non rimane che prendere atto di queste considerazioni, di queste constatazioni della relazione, che noi condividiamo pienamente, come condividiamo gli appunti che vengono mossi ad un certo indirizzo artistico, alle troppo frequenti ripetizioni tra primo e secondo canale, all'opera di diseducazione che viene svolta, soprattutto nei confronti della gioventù italiana, con la esaltazione di persone di dubbia moralità, per non usare delle espressioni più pesanti.

« La Commissione (dice il relatore) prega il Ministro di farsi portavoce di un certo malessere diffuso nel Paese in proposito ».

Io non ritengo di aggiungere nulla e non ritengo di soffermarmi su questo punto perchè evidentemente il discorso andrebbe lontano, si farebbe polemico, forse anche più del voluto, si farebbe oltremodo pesante; voglio tenermene lontano, almeno in questa sede, dove desidero invece intrattenermi su una questione che ritengo di grande importanza per il settore radiotelevisivo, e desidero soffermare in particolare la mia attenzione sul problema della televisione a colori.

La pratica attuazione in Italia di un servizio di radiodiffusione di segnali televisivi a colori, problema indubbiamente dai molteplici e complessi aspetti, è stata oggetto in questi ultimi anni, e specialmente in questi ultimi mesi, di un gran numero di opinioni, di un gran numero di asserzioni: alcune di queste ultime, conseguenti, ad esempio, ad esami incompleti, imperfetti o aventi per base dei dati evidentemente sbagliati, peccano per distorsione, per parzialità o addirittura per inattendibilità.

Inevitabilmente scaturisce una situazione di grave disorientamento per l'opinione pubblica, messa in condizione di non poter inquadrare esattamente i termini del problema, e di incertezza e di grave disagio per tutta l'industria radiotelevisiva italiana, che vede seriamente compromessi il suo naturale sviluppo e la possibilità della sua stessa attività futura.

Considerata l'importanza del problema, non mi sembra superfluo richiamare nuovamente su di esso l'attenzione della maggioranza e, in particolare, del Governo; a tale scopo, onde avere un quadro il più possibile preciso della situazione e disporre dei necessari elementi di valutazione per una scelta responsabile e ponderata, io ritengo opportuno considerare innanzitutto brevemente la situazione esistente in altri Paesi e i termini in cui in essi si è presentato il problema.

Negli Stati Uniti, le emissioni a colori iniziarono nel 1954; le previsioni di mercato degli esperti valutarono a quell'epoca che, dopo un paio di anni, si sarebbe raggiunta facilmente la quota di un milione e mezzo, due milioni di ricevitori installati; la realtà però smentì i calcoli ottimistici, e in maniera piuttosto drastica. Infatti, nel 1956 furono venduti soltanto 60 mila ricevitori, e tale stentato andamento si protrasse poi fino al 1960. I motivi principali di tale insoddisfacente sviluppo, nei primi sette mesi di vita, della televisione a colori negli Stati Uniti furono: il prezzo eccessivo dei televisori, il limitato tempo destinato ai programmi a colori, lo scarso interesse dimostrato dalla pubblicità.

Peraltro, a partire dal 1961, la situazione si è modificata e ha avuto inizio il vero sviluppo del nuovo sistema: il rapporto tra la vendita di televisori a colori e il numero dei televisori in bianco e nero in funzione è infatti passato dallo 0,03 per cento del 1954 allo 0,69 per cento del 1962, al 3,82 per cento del 1965. Nello stesso tempo la durata delle trasmissioni a colori è passata da 2 ore medie settimanali delle reti nazionali nel 1954 a 37 ore nel 1962, a 50 nel 1965. Il prezzo medio di un televisore è sceso da mille dollari a 600-700 dollari.

In Giappone le emissioni a colori ebbero inizio nel 1960, ma fino al 1963 l'attività industriale fu quasi trascurabile. Negli ultimi tre anni, nel triennio 1964-66, la produzione dei televisori a colori è stata la seguente: 50 mila apparecchi nel 1964, 100 mila apparecchi nel 1965, 500 mila apparecchi nel 1966. Il mercato interno ha assorbito meno della metà di detta produzione, il rimanente è stato esportato. All'inizio, il prezzo di vendita di un ricevitore per televisione a colori in Giappone era di circa 850 mila lire; successivamente il prezzo ha potuto essere ridotto sensibilmente, e attualmente un 16 pollici ha un prezzo di circa 272 mila lire, e un 19 pollici viene venduto a 323 mila lire circa. Per un televisore a 25 pollici — tipo che sarà normalmente venduto in Europa — il prezzo dovrebbe aggirarsi sulle 425 mila lire circa. Anche tali prezzi, però, sono eccessivi per le possibilità del mercato interno del Giappone, e ciò spiega la lenta progressione della televisione a colori rispetto a quella in bianco e nero. Sono in funzione, infatti, in Giappone ben 26 milioni di apparecchi in bianco e nero. L'introduzione della televisione a colori in Giappone, malgrado le difficoltà del mercato interno ed il relativamente modesto assorbimento, ha però permesso ai costruttori giapponesi di acquisire una preziosa esperienza, tale da consentire una notevole esportazione di apparecchi a colori negli Stati Uniti, da metterli in grado di esportare televisori a colori in altri Paesi, man mano che la televisione a colori sarà introdotta in essi, e di far fronte ad ogni concorrenza straniera sul mercato interno per il giorno in cui il livello dei prezzi e quello delle trasmissioni consentiranno un più rapido sviluppo.

Riflessi positivi di questa politica si sono avuti anche nel campo dell'industria dei componenti, che ha potuto attrezzarsi e studiare a fondo i prodotti più adatti per la televisione a colori da mettere a disposizione delle industrie mondiali di apparecchi finiti a prezzi competitivi. I costruttori giapponesi prevedono per il 1967 un ulteriore aumento della produzione rispetto al 1966, però la massima parte sarà ancora destinata all'esportazione. In Europa, dopo un lungo

periodo di elaborazione e di studi, durante il quale vennero sperimentate in seno a diverse organizzazioni pubbliche e private di ricerca svariate soluzioni del problema della televisione a colori, nel novembre del 1962, su iniziativa della British Broadcasting Corporation, l'Unione europea di radiodiffusione, ritenendo che detto problema fosse ormai giunto ad uno stadio sufficientemente concreto, indisse una riunione a Londra avente lo scopo di proporre la scelta di un sistema di televisione a colori per l'intera zona europea o quanto meno per l'Europa occidentale.

I sistemi da prendere in considerazione erano, all'inizio, il sistema della « National Television System Comity », già adottato negli Stati Uniti d'America e in Giappone e il sistema SECAM elaborato in Francia. In quella riunione venne proposto dall'industria della Germania federale un nuovo sistema, il sistema PAL, mirante ad eliminare e a ridurre alcuni degli inconvenienti rappresentato dal primo di questi sistemi, utilizzando con funzioni per scopi diversi la famosa linea di ritardo, componente questa essenziale per il sistema SECAM.

L'Unione europea di radiodiffusione decise allora di estendere l'esame anche a questo sistema, cosicchè tutti gli esperimenti e le discussioni successive spaziarono su questi tre seguenti sistemi: il primo sistema, il sistema della « National Television System Comity » di origine americana, caldeggiato inizialmente dalla Gran Bretagna e dall'Olanda; il secondo sistema, il sistema SECAM, proposto e sostenuto dalla Francia; il terzo sistema, il sistema PAL, proposto e sostenuto dalla Germania Federale.

Va detto che tutti e tre i sistemi rispettavano uno dei canoni fondamentali che già avevano guidato negli Stati Uniti il « National Television System Comity » nella sua scelta e cioè il criterio della compatibilità diretta e inversa, atta a consentire da un lato la ricezione in bianco e nero da parte dei molti milioni di ricevitori televisivi esistenti in bianco e nero, di ogni futura trasmissione di segnali di televisione a colori, e dell'altro la ricezione, ovviamente in bianco e nero, da parte di un ricevitore di un

televisore a colori di ogni segnale bianco e nero irradiato.

Le indagini per la scelta del sistema sono proseguite nel corso degli anni 1963-64 e 1965, in vista dell'assemblea generale del comitato consultivo internazionale delle radio-comunicazioni, tenutasi a Oslo nel giugno-luglio del 1966.

Era attesa per tale occasione una raccomandazione di questo importante organismo internazionale, che consentisse di dare risposta alla interrogazione concretata nel 1962. Malauguratamente ciò non si è verificato, sia perchè dal punto di vista tecnico nessuno dei sistemi in esame presenta caratteristiche nettamente e decisamente preminenti rispetto agli altri, sia perchè questo problema, che è eminentemente tecnico e industriale, è stato profondamente influenzato da molteplici considerazioni di diverse origini, che lo hanno in definitiva snaturato.

Le scelte da parte dei diversi Stati sono state pertanto diverse. Ad esempio, l'Austria, la Germania federale, la Gran Bretagna e l'Olanda hanno scelto il sistema PAL, la Russia e gli Stati con essa collegati il sistema SECAM o basato su questo. La Francia il sistema SECAM terzo, che è una variante di questo.

E l'Italia? La posizione dell'Italia sull'argomento va precisata, tenendo opportunamente conto di tutti gli aspetti del complesso problema della televisione a colori, specialmente per quanto ha attinenza con la produzione dei ricevitori, il cui peso industriale ed economico assume importanza del tutto particolare.

In Italia, come è noto, le trasmissioni televisive in bianco e nero vennero iniziate, almeno in forma ufficiale, nel 1954, dopo un periodo abbastanza lungo di trasmissioni sperimentali, schierandosi allora l'Italia tra i primi Paesi europei che hanno introdotto il servizio, salvo l'Inghilterra, dove le trasmissioni ebbero inizio fin dal 1947. Questo fatto, indubbiamente importante, fu quello che ha consentito di sviluppare in Italia una fiorente industria televisiva, sia nel campo degli apparecchi, sia nel campo dei componenti. Se esaminiamo l'andamento delle

esportazioni e delle importazioni di televisori negli ultimi cinque anni, si rileva che, mentre nel 1961 le importazioni superavano di gran lunga le esportazioni — infatti si ha

in questo periodo una cifra di 43 mila apparecchi contro 10 mila — nel 1966 le posizioni si erano rovesciate; circa 120 mila apparecchi esportati contro 50 mila importati.

Presidenza del Vice Presidente MACAGGI

(Segue R O V E R E) . Si può quindi affermare che nel settore televisivo, come del resto in quello della radio, l'industria italiana è oggi alla pari di quella dei principali Paesi industriali d'Europa, nonostante la diversità di dimensione dei rispettivi mercati, e che, in tale settore, l'Italia sta accentuando negli ultimi anni una notevole corrente esportativa.

Va poi notato che le correnti di esportazione sono principalmente rivolte verso gli Stati del MEC e dell'EFTA e che ci sono fondate ragioni per ritenere che nel settore della televisione in generale, e più ancora nel campo della televisione a colori, esse non subiranno variazioni, almeno per un lasso di cinque anni. La stessa scelta del sistema di televisione a colori non può avere sensibile influenza su dette correnti, poichè le esportazioni verso la Russia e gli altri Stati dell'est-Europa sono condizionate da ben più importanti fattori politico-economici e le esportazioni verso i nascenti mercati dell'Africa e del vicino Oriente — nei quali non ha ancora preso il necessario avvio la televisione in bianco e nero — non possono rappresentare immediatamente prospettive di mercato per la televisione a colori. Nell'industria radiotelevisiva in Italia vengono oggi impiegati direttamente oltre 20 mila lavoratori, cui si aggiungono numerosi altri dipendenti che lavorano in attività collegate. Inoltre, nel settore commerciale della distribuzione dei prodotti di tale industria — distribuzione che avviene attraverso un'ampia rete di agenti e di rivenditori — sono interessate altre decine di migliaia di venditori.

La vitalità di tale industria è strettamente legata alla sua possibilità di tenersi aggior-

nata al continuo sviluppo tecnologico, di cui la televisione a colori rappresenta oggi quello fondamentale.

Se, contrariamente a quanto è avvenuto all'inizio della televisione in bianco e nero, l'industria italiana per la televisione a colori dovesse partire con un sensibile ritardo rispetto agli altri Paesi europei, i riflessi negativi nel campo delle esperienze tecniche sarebbero gravissimi per la industria italiana e potrebbero compromettere la stessa possibilità di sviluppo e di attività non solo per il colore, ma anche per la televisione in bianco e nero e per l'industria dei componenti in generale; ciò che sarebbe in stridente contrasto con le direttive del piano quinquennale economico nazionale mirante ad un maggior sviluppo tecnologico in Italia.

Un sollecito inizio delle trasmissioni della televisione a colori consentirà, invece, all'industria italiana del ramo, di misurarsi su un piano di parità con le industrie similari degli altri Paesi, sia sul mercato interno, sia sui mercati di esportazione; ed in tal caso i costruttori italiani sapranno, come già per il bianco e nero, affermarsi validamente, assicurando ai loro tecnici, assicurando alle loro maestranze ampie possibilità di lavoro, ampie possibilità di sviluppo, e dando un concreto apporto alla bilancia commerciale del Paese.

Per quanto riguarda alcuni componenti specifici della televisione a colori, è inevitabile che la produzione in Italia di tali componenti non possa essere iniziata fino a quando non vi sia nel nostro Paese un mercato per la televisione a colori, e per alcuni di essi, in particolare per i cinescopi a colore, fino a quando il volume raggiunto dal merca-

to italiano non ne giustifichi una produzione locale a condizioni economicamente concorrenziali con la produzione degli altri Paesi.

Giunti a questo punto, occorre porci una domanda, occorre chiederci: quali concrete possibilità ha la televisione a colori di svilupparsi in Italia? Nel valutare il probabile sviluppo della televisione a colori in Italia nel primo quinquennio i costruttori italiani hanno tenuto conto naturalmente della esperienza degli altri Paesi; hanno tenuto conto soprattutto dell'esperienza degli Stati Uniti d'America e, trascurando il periodo 1954-60, durante il quale, come già detto, la televisione a colori negli Stati Uniti ha avuto un andamento difficoltoso, si sono basati sul quinquennio 1961-65 durante il quale si è avuto il pieno sviluppo della televisione a colori americana. Nella più ottimistica delle ipotesi, nei primi cinque anni della televisione a colori in Italia, il passaggio dal bianco e nero al colore potrà seguire l'andamento del mercato americano preso in considerazione, in modo da raggiungere l'Italia la stessa proporzione di televisori a colori rispetto a quelli in bianco e nero.

Negli Stati Uniti, nel quinquennio 1961-65, sono stati venduti 5 milioni e 190 mila televisori a colori. Alla fine del 1965 risultavano installati circa 60 milioni di televisori in bianco e nero. In Italia al 31 dicembre 1966 erano in funzione 6 milioni e 855 mila televisori in bianco e nero e quindi, con uno sviluppo analogo a quello degli Stati Uniti, nel primo quinquennio il mercato dovrebbe assorbire circa 500 mila apparecchi a colori. In base allo sviluppo graduale che si è avuto sempre negli Stati Uniti d'America negli anni dal 1961 al 1965, le vendite dei 500 mila televisori a colori si ripartirebbero per il 25 per cento circa, cioè 125 mila apparecchi, nei residui tre anni, fino al 1970, ai quali si riferisce il piano nazionale di sviluppo economico e per il 75 per cento, cioè 375 mila apparecchi, nei successivi due anni.

Oggi i costruttori italiani ritengono di poter essere più ottimisti e prevedono nei primi tre anni il 50 per cento dei 500 mila apparecchi, cioè circa 250 mila apparecchi. Tali previsioni sono basate, si ripete, sul quinquennio di pieno sviluppo della televisione

a colori negli Stati Uniti d'America, durante il quale il livello dei prezzi dei televisori e la durata delle trasmissioni a colori hanno raggiunto dei livelli non certo paragonabili a quelli che si potranno avere in Italia nel primo quinquennio. Si ritiene che i livelli italiani saranno invece molto più vicini a quelli del periodo degli Stati Uniti che va dal 1954 al 1960 durante il quale, come si è visto, la limitazione dei programmi e i prezzi degli apparecchi hanno fortemente frenato lo sviluppo della televisione a colori.

I dati relativi allo sviluppo della televisione a colori in Giappone sono troppo deludenti per essere presi in considerazione nel valutare le possibili reazioni del mercato italiano, per quanto sotto certi punti di vista le condizioni in Italia siano più vicine a quelle giapponesi che a quelle americane. L'esempio giapponese insegna però una cosa: che anche con un modesto mercato interno le industrie possono fare le necessarie esperienze e compensare le deficienze di assorbimento del mercato interno con l'esportazione. Non è pensabile, invece, di basare una attività industriale esclusivamente sulle esportazioni, senza l'esistenza di un mercato interno. Le previsioni fatte dai costruttori italiani sullo sviluppo della televisione a colori in Italia nei primi cinque anni, oltre a tener conto dell'esperienza fatta nei Paesi che già hanno la televisione a colori (gli Stati Uniti d'America e il Giappone), sono confortate dalle previsioni fatte dai costruttori dei più importanti Paesi che si apprestano ad introdurre detto servizio.

Prendendo sempre per base il confronto tra vendita prevista di apparecchi a colori e quantitativi di apparecchi in bianco e nero esistenti in funzione, si ha in Francia una percentuale del 6,6 per cento, in Germania del 7,25 per cento, in Inghilterra del 6,35 per cento, in Olanda del 10 per cento. Queste previsioni sono in armonia con quelle dei costruttori nazionali che valutano il mercato del televisore a colori nel primo quinquennio in 500 mila unità, corrispondenti al 7,5 per cento circa delle 6 milioni e 855 mila teleutenze in bianco e nero in funzione in Italia al 31 dicembre del 1966.

Per quanto riguarda il servizio di radiodiffusione, bisogna tenere presente che le trasmissioni a colori da parte della RAI verranno effettuate sul secondo canale, già predisposto per le esigenze del colore, che copre oggi la quasi totalità del territorio nazionale.

La RAI ha già provveduto con lodevole tempestività, dobbiamo dirlo, ad addestrare i propri tecnici e a preparare le principali attrezzature per le trasmissioni a colori. Essa le effettua da qualche tempo in via sperimentale per i necessari confronti tra un sistema e l'altro e per l'istruzione preliminare dei tecnici del settore in tutta Italia. Potrebbe, quindi, proprio la RAI iniziare al più presto le normali trasmissioni a colori senza dovere effettuare rilevanti investimenti.

Per quanto riguarda l'industria privata, da tempo la maggior parte dei costruttori di apparecchi si sta preparando per la televisione a colori; ha acquistato apparecchiature e strumenti di misura, ha istruito tecnici specializzati, ha fatto le necessarie esperienze. La produzione di apparecchi a colori non richiederà, quindi, altri notevoli investimenti.

Per quanto riguarda i componenti, noi abbiamo che per quelli similari ai componenti per la televisione in bianco e nero i fabbricanti italiani sono già pronti. Per gli altri componenti specifici della televisione a colori la fabbricazione sarà iniziata allorquando sussisterà un'adeguata possibilità di assorbimento. In particolare per i cinescope a colori, la cui produzione richiede degli investimenti di un certo rilievo, questi potranno essere fatti soltanto quando il mercato italiano della televisione a colori avrà raggiunto un grado di sviluppo tale da giustificarli e da consentire una produzione economicamente conveniente.

I gruppi industriali d'Italia che potranno praticamente effettuare la produzione dei cinescope dispongono anche dei capitali occorrenti, per cui i relativi investimenti non graveranno sul mercato finanziario nazionale. Il problema è stato polemicamente dibattuto in Parlamento, in seno all'opinione pubblica, soprattutto in occasione della discussione del capitolo quindicesimo del programma di sviluppo economico per il quin-

quennio 1966-70. Da parte del Governo e della maggioranza si sostenne allora che l'introduzione della televisione a colori avrebbe comportato un aumento dei consumi di 1.000 o 2.000 miliardi di lire, che l'importazione di quei componenti che, almeno in un primo tempo, l'industria italiana non sarebbe stata in grado di produrre, avrebbe gravato sulla bilancia commerciale per un valore di 1.500 o 1.600 miliardi di lire. Queste cifre furono allora contestate dall'industria nazionale: si disse al riguardo che la spesa globale nel quadriennio non avrebbe potuto superare i 200 miliardi, senza tenere conto che il prezzo unitario dei televisori è destinato nel corso dei primi quattro anni a diminuire. Riguardo poi all'importazione, l'acquisto all'estero dei componenti inizialmente non costruiti in Italia avrebbe comportato, cifre alla mano, una spesa non superiore ai 50 miliardi di lire.

Per chi voglia formulare un giudizio obiettivo appare evidente che alla base dell'atteggiamento del Governo e della maggioranza su questo argomento, come del resto su molti altri, vorrei aggiungere, vi sia una notevole dose di superficialità, di faciloneria. Basti pensare che di fronte alle contestazioni dell'industria nazionale sulle cifre presentate per sostenere l'opportunità di un rinvio a dopo il 1970 dell'inizio delle trasmissioni televisive a colori, gli esponenti della maggioranza hanno poi dovuto praticamente riconoscere di essersi sbagliati, e di parecchio, nella formulazione delle loro posizioni. Ciononostante non hanno ritenuto di dover recedere dall'atteggiamento assunto. La televisione a colori è stata considerata un consumo opulento, e perciò da condannare e da comprimere; è stato detto che in un Paese come il nostro, che deve risolvere ancora dei fondamentali problemi di struttura e che ha da affrontare pesanti squilibri territoriali e settoriali, sarebbe un errore imperdonabile distrarre parte delle risorse disponibili verso un consumo non necessario. Questo atteggiamento di rigida *austerità* appare veramente strano, specialmente in un momento in cui ci si accinge ad affrontare a cuor leggero spese di ben più ampie dimensioni ed assolutamente improduttive. Ad esempio, io non

riesco proprio a comprendere come questo desiderio di non destinare riserve verso consumi giudicati di imperio non necessari possa conciliarsi con la tranquilla assunzione degli ingenti oneri derivanti dall'attuazione dell'ordinamento regionale. Si può anche ammettere per comodità di discussione che l'acquisto di un televisore a colori rappresenti una spesa, usiamo pure il termine, opulenta, inconciliabile con le esigenze ed i livelli di reddito del nostro Paese, quantunque sia veramente agevole rilevare che altri consumi egualmente non necessari, almeno secondo il metro usato dal Governo, vengono tollerati se non addirittura incoraggiati.

Non si può però negare che si tratti di spese produttive, nel senso che contribuiscono ad elevare i livelli dell'occupazione e a creare nuovo reddito. Pertanto, dovendo tagliare qualche cosa, sarebbe forse opportuno cominciare ad eliminare almeno qualcuna delle numerose spese improduttive di cui risulta largamente costellata, in ogni campo, l'attività dello Stato o quanto meno evitare di assumersene continuamente di nuove. Il rinvio di quattro anni dell'introduzione in Italia della televisione a colori provoca un danno assai grave alle industrie interessate. In primo luogo questo rinvio significa in pratica condannare l'industria italiana del settore a 4 anni di immobilità e quindi ad una voluta arretratezza rispetto alle industrie concorrenti degli altri Paesi, della Francia, della Germania, dell'Inghilterra e dell'Olanda, che in tali 4 anni marceranno a pieno ritmo in questo campo di nuova attività. Questa voluta arretratezza è particolarmente contrastante con un particolare aspetto di quella politica generale, per altri versi sostenuta dal Governo, che è rappresentata dalla riconosciuta necessità di ridurre il divario tecnologico dell'Europa rispetto agli Stati Uniti d'America e quindi, innanzitutto, il divario fra l'Italia e gli altri Paesi della Comunità economica europea. Voler restare volutamente fermi in un campo che è parte viva di quel settore dell'elettronica che — come è unanimemente riconosciuto — rappresenta il progresso e l'avvenire, è un vero e proprio autolesionismo.

In secondo luogo, è da considerare che molte fabbriche italiane, sia grandi, sia me-

die e sia piccole produttrici, tanto di televisori completi che di componenti, hanno già intensamente lavorato alla loro preparazione per la produzione di apparecchi televisivi a colori, facendo cospicue spese, compiendo notevoli investimenti in studi, in preparazione del personale, in costruzione di attrezzature, in acquisto e in allestimento di strumentazioni; e ciò perchè esse non potevano certo aspettare — specialmente dopo le dichiarazioni fatte dal Governo italiano nelle riunioni internazionali di Vienna, nell'aprile 1965, e di Oslo nel luglio 1966, e dopo la decisione dei principali Paesi europei produttori di televisori, la Francia, la Germania, l'Olanda e l'Inghilterra, di iniziare il servizio di televisione a colori entro il 1967 — che l'industria italiana fosse condannata ad una forzata arretratezza rispetto alle industrie concorrenti straniere, per volontà di quella stessa autorità politica che non tralascia occasione per incitare l'industria ad investire, a produrre sempre di più, al fine di consentire al nostro Paese di raggiungere più elevati livelli di sviluppo economico e quindi di benessere sociale.

Concludendo, che cosa resta da fare? La situazione, fortunatamente, non è ancora del tutto compromessa. È possibile, agendo con sollecitudine, evitare che un importante settore del nostro apparato produttivo subisca un danno forse irreparabile, certamente gravissimo, e comunque assolutamente gratuito, in quanto legato unicamente a delle assurde preclusioni che si dicono di politica economica, ma che hanno ben poco della politica e che non hanno assolutamente nulla dell'economia. È pure vero che il programma quinquennale è stato approvato con legge dello Stato; tuttavia la formulazione stessa della legge del programma prevede una revisione annuale per gli opportuni aggiornamenti del piano.

In considerazione di ciò si rende veramente opportuna la sollecita assunzione, da parte del Governo, di una iniziativa diretta ad introdurre al più presto possibile una modifica del programma, con l'inclusione della televisione a colori. Il Governo dovrebbe inoltre comunicare ufficialmente quanto prima il sistema di trasmissione adottato dalla radiotelevisione ed infine, per rendere pos-

740ª SEDUTA (pomerid.)

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

1º DICEMBRE 1967

sibile un migliore perfezionamento degli studi e delle sperimentazioni, dovrebbe essere dedicato un maggior numero di ore alle trasmissioni di prova.

Giunto alla fine di questo breve intervento, penso che questa del bilancio di previsione dello Stato per il 1968 sia l'occasione propizia per riprendere il discorso sulla televisione a colori, per riparlare in termini operativi anche di questo problema e per correggere l'errore che ormai viene ammesso, anche se a mezza bocca, di un no scritto sul piano programmatico quinquennale più per delle ragioni contingenti (quale la famosa ondata di *austerità* promossa dai repubblicani e socialisti contro quello che è stato definito, l'ho già detto, un consumo opulento) che per valutazioni generali e programmate dello sviluppo economico del Paese.

È opportuna, onorevole Ministro, una voce chiara che assicuri questo importante settore industriale dell'intendimento da parte del Governo di non far perdere all'industria italiana l'occasione di conquistare nella costruzione di apparecchiature di ricezione della televisione a colori quella posizione da essa conquistata nel campo dei ricevitori tradizionali in bianco e nero.

Non è mai troppo tardi! Da questo titolo di una trasmissione televisiva vorrei venisse un auspicio per la soluzione di questo problema, per una soluzione tempestiva, per non doverci poi veramente trovar di fronte alla realtà amara di essere giunti ancora una volta troppo tardi, creando così un grave *handicap* per l'industria italiana.

È questo il momento, io penso, per verificare gli orientamenti governativi nei riguardi di questo importante settore della tecnologia moderna. Speriamo di non venir delusi. Grazie, signor Presidente.

G U A N T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U A N T I . Vorrei fare una precisazione per quanto riguarda il parere espresso dal relatore a nome della maggioranza. Premetto che nostra intenzione in Commissione è stata quella di non appesantire il

dibattito, avendo quest'anno discusso di bilancio ben tre volte nel giro di pochi mesi: cioè del bilancio di previsione per il 1967, del piano quinquennale e quindi del bilancio di previsione per il 1968.

Ora, a parte gli apprezzamenti del relatore, del tutto soggettivi, sui nostri interventi, di cui fanno fede, del resto, i resoconti stenografici della 7ª Commissione, mi preme sottolineare che il relatore dice che « non vi è stato un giudizio negativo da parte dei commissari comunisti della 7ª Commissione ». Invece, anche rifacendomi al resoconto della 7ª Commissione, proprio alla fine della discussione, a nome dei senatori comunisti ho precisato quanto appresso: « Desidero comunicare alla Commissione che ci asterremo dal presentare una relazione di minoranza richiamandoci a quella stilata pochi mesi or sono ».

Quindi, parlare di un parere di minoranza significa che vi è un parere di maggioranza che è positivo, uno di minoranza che è negativo.

Inoltre, l'ultimo periodo del parere del relatore non corrisponde al reale dibattito avvenuto in Commissione; esso dice « La 7ª Commissione, pertanto, nell'ambito della quale taluni senatori di opposizione, Ferrari Giacomo, Guanti, Gaiani, hanno criticato aspetti non essenziali e rivolto al Ministro segnalazioni, senza tuttavia pronunciare un giudizio negativo sulla globalità del documento, propone formalmente l'approvazione del bilancio riguardante il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

Questo volevo contestare, facendo poi rilevare, tra l'altro, che, secondo tale parere, avrebbero parlato due senatori che invece non sono intervenuti nel dibattito, perchè i senatori del nostro Gruppo intervenuti nella discussione sono stati soltanto Guanti e Fabretti, mentre non hanno affatto parlato Ferrari Giacomo e Gaiani.

È una imprecisione che forse è stata dovuta alla fretta; si tratta forse di una svista involontaria, ritengo, da parte del relatore.

G A R L A T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A R L A T O . Come presidente della Commissione, devo dare atto al senatore Guanti che il giudizio espresso dal senatore Deriu non è esattamente quello che è risultato dalla discussione. È ben vero che i senatori di parte comunista hanno rinunciato a fare una relazione di minoranza, ma è altresì vero, come del resto era facilmente prevedibile, che hanno espresso un parere contrario al contenuto del bilancio sulle poste e telecomunicazioni.

P R E S I D E N T E . Il Senato prende atto delle dichiarazioni del senatore Guanti e del Presidente della Commissione.

Non essendovi altri iscritti a parlare sulla Tabella n. 11, do la parola all'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

* S P A G N O L L I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, prima di replicare all'intervento del senatore Rovere vorrei cogliere l'occasione, se questo non dispiace e se è lecito, per fare qualche comunicazione di ordine generale sul bilancio del Dicastero che ho l'onore di reggere, anche perchè, forse, così mi sarà consentito di fornire qualche dato e qualche notizia che ritengo utili anche in considerazione del fatto che, negli ultimi tempi, su varie gestioni di questo Dicastero sono state riportate delle opinioni che devono essere precisate.

Vorrei quindi cominciare col dire che durante questo periodo di gestione io, con i miei collaboratori, ho cercato di fissare quella che definirei la chiave di volta di una politica nel settore delle poste e delle telecomunicazioni, basata su due principi che sembrano in realtà molto semplici, ma che poi, nell'impostazione, nella programmazione e nell'attuazione, indubbiamente presentano non poche difficoltà. Comunque, siccome certi risultati sono stati raggiunti, penso sia mio dovere, di fronte al Parlamento e di fronte al Paese, fornire qualche notizia e qualche dato.

Qual è questa chiave di volta? Si impernia su due punti: anzitutto quello di procedere ad un sostanziale risanamento economico e finanziario del bilancio delle poste

e delle telecomunicazioni, da conseguire con una più marcata accentuazione del carattere aziendale che questo settore di servizi apprestati dallo Stato riveste in modo abbastanza tipico; in secondo luogo quello di aumentare l'efficienza dei servizi delle poste e telecomunicazioni, riorganizzando le strutture e potenziandone gli impianti, e di predisporre la loro diffusione nella misura più ampia possibile nel Paese, con speciale riguardo soprattutto a zone che in modo particolare ne hanno bisogno.

Tutti sanno che questo è un Dicastero che ha una diffusione estremamente capillare. I 13 mila uffici esistenti significano la presenza delle poste e delle telecomunicazioni in tutto il Paese, lasciando da parte i 20 mila recapiti rurali, che ovviamente evidenziano ancora di più l'importanza del settore.

Come abbiamo proceduto fin qui per quanto concerne il punto relativo al risanamento economico-finanziario? Come imprenditori avevamo due strade da battere: anzitutto quella dell'adeguamento dei prezzi ai costi dei servizi resi e in secondo luogo quella della riduzione dei costi. Chi è imprenditore capisce e non ha bisogno che io aggiunga altre parole.

Vorrei parlare anzitutto della prima strada concernente l'adeguamento dei prezzi ai costi, che certamente è la più impopolare. Il Ministro che propone aumenti di prezzi dei servizi pubblici penso che indubbiamente non abbia molte benemeritenze da acquisire presso gli utenti. Forse diventa anche relativamente impopolare, ma deve avere il coraggio morale di procedere su questa strada se veramente vuole bene amministrare.

Noi abbiamo ritenuto necessario aumentare, nell'agosto scorso, le tariffe di alcuni servizi postali, non solo perchè tale misura poteva ridurre il *deficit* crescente della gestione dovuto alla inevitabile lievitazione dei costi, ma anche perchè siamo convinti che, pur tenendo presenti le istanze sociali (le dobbiamo tener presenti), evidentemente tuttavia non sembra giusto che i servizi pubblici vengano svenduti, direi, anche in confronto di altri beni o servizi meno necessari, ma forse più opulenti.

Con questo sistema il disavanzo dell'anno 1967, agendo sui prezzi e comprimendo i costi, si è ridotto di circa quindici miliardi di lire, rispetto al preventivo, scendendo al livello di 55 miliardi circa. Per il 1968, per effetto di maggiori introiti derivanti dall'aumento tariffario, si prevede che il disavanzo scenda ulteriormente a 32 miliardi di lire.

Dall'analisi delle varie poste di bilancio può trarsi però un'importante e consolante osservazione. Anche senza l'aumento tariffario abbiamo potuto tenere compresso il *deficit* rispetto alla cifra preventivata, per effetto delle notevoli economie di gestione realizzate, ciò che non ha potuto non costare molti sacrifici e preoccupazioni per tutti i miei collaboratori di ogni ordine e grado, senza che con ciò naturalmente si gravasse sulle giuste aspettative del personale.

L'andamento del *deficit* è un andamento parabolico discendente, perchè, mentre nel 1966 era previsto un *deficit* di 72 miliardi, siamo riusciti a ridurlo notevolmente di circa 29 miliardi in sede consuntiva. Il contenimento del disavanzo si deve anche in parte proprio alla notevole economia che abbiamo registrato.

A questo punto direi che merita un'attenta considerazione il problema dei cosiddetti oneri sociali, ossia di quegli oneri che la amministrazione sopporta per rendere alla collettività servizi al di sotto del costo.

Già da qualche anno (e desidererei che il Parlamento ne prendesse atto) l'amministrazione compila un documento da cui risulta l'entità di tali costi. Per l'anno 1968, essi sono stati valutati in 55 miliardi di lire. Le previsioni per il 1968 fanno ancora meglio sperare, ma ciò non deve far dimenticare la grave situazione finanziaria in cui versa l'amministrazione per i debiti che si sono venuti costituendo dall'esercizio 1958-59 a oggi, sia in dipendenza dei costanti disavanzi di gestione, sia dei prestiti assunti per spese di investimento. Le esposizioni finanziarie, alla fine del 1968, raggiungeranno valori oscillanti intorno ai 600 miliardi di lire. Ecco perchè uno dei termini della chiave di volta deve essere quello della preoccupazione del contenimento dell'assetto di bilancio.

Devo subito avvertire che il miglioramento del bilancio del Ministero potrebbe risultare transitorio, in quanto si prevede nei prossimi anni il conseguimento della saturazione della domanda di alcuni servizi e, in particolare, di quelli più remunerativi o meno costosi per l'amministrazione.

Fino ad ora, infatti, i sensibili incrementi di traffico riducevano in parte la manifestazione della velocità di corsa della spesa, ma si può facilmente prevedere che, quando sarà raggiunta la saturazione, l'inevitabile aumento della spesa si manifesterà in tutta la sua evidenza. È per questo che ritengo indispensabile, se si vogliono consolidare gli odierni miglioramenti, che vengano destinate maggiori risorse finanziarie agli investimenti, in modo da meglio porzionare il rapporto tra capitali investiti e forze di lavoro nel processo produttivo dei servizi delle poste e telecomunicazioni. Io non mi dilungo su questo punto ad intrattenere il Senato sull'importanza di fondo della componente economica dei servizi delle poste e delle telecomunicazioni, perchè andrei troppo oltre.

D'altro canto, io penso che prossimamente potrò fornire al Parlamento un documento da me intitolato: « Relazione sulla situazione attuale e sulle prospettive future del settore postale delle telecomunicazioni ». Quel documento contiene altri dati, e può essere motivo di utile riflessione. Quindi io chiedo al Parlamento, ed al Senato in particolare, un'attenta considerazione del documento per una proficua collaborazione alle mie fatiche.

L'altro perno della chiave di volta — come l'ho definita — riguarda la più efficiente organizzazione dei servizi. Desidero dire qualcosa in proposito. A parte tutta l'opera di riorganizzazione che sta investendo i vari settori, voglio qui ricordare solo due operazioni di notevole importanza: la presentazione del disegno di legge stralcio dal più generale disegno di legge delega per la riforma delle aziende postelegrafiche e l'inizio della fase di rodaggio del codice di avviamento postale. In proposito sono opportune alcune cifre, in quanto è bene che il Parlamento sia illuminato.

Per quanto riguarda il disegno di legge stralcio di cui si è iniziata in questi giorni la discussione in sede di Comitato misto alla Camera, debbo dire che esso intende porre le premesse per una vera e propria ristrutturazione delle aziende postelegrafoniche, premesse per una riforma più organica che attualmente — data ormai la vicina scadenza della legislatura — non è possibile attuare. Comunque si deve incominciare, perchè, ad un determinato momento, bisogna che queste diventino aziende, perchè altrimenti i servizi non possono essere resi in maniera adeguata.

Questa iniziativa stralcio è un'iniziativa del Governo, ma è anche il frutto — e ne devo dare atto — della collaborazione dell'esperienza dei parlamentari relatori e delle organizzazioni sindacali.

Date le premesse nelle quali il provvedimento si colloca, esso non può essere che una scelta di priorità tra le tante cose che da tempo attendono di essere meglio adeguate alle esigenze di un Paese che ha raggiunto un certo livello di sviluppo civile ed economico-sociale (i servizi postali di telecomunicazioni stanno veramente alla base dello sviluppo civile ancor prima che economico e sociale del Paese). Questo stralcio responsabilizza meglio gli organi centrali e, attraverso un decentramento — sono infatti previste le direzioni compartimentali — porterà ad un alleggerimento del centro in maniera tale che il centro sia organo di studio, di programmazione, di indirizzo, di controllo, mentre tutta la parte esecutiva sarà il più largamente decentrata.

Oltre queste indicazioni di carattere generale, lo stralcio si propone anche di sveltire tutte le pratiche relative agli espropri. Il divario tra le programmazioni finanziarie e i tempi tecnici di attuazione porta a dei residui passivi veramente pesanti che abbiamo cercato di contenere anche negli ultimi anni e di far meglio scomparire nell'ultimo anno e che indubbiamente pesano. Se viceversa, attraverso lo sveltimento dell'acquisizione di terreni, dove devono essere costruite le sedi, potremo più facilmente avere queste sedi a disposizione per la costruzione, indubbiamente, a seconda delle esigenze, noi potremo rapidamente procedere in un pro-

gramma di carattere urbanistico postale assolutamente necessario.

Attualmente sul Ministero gravano parecchi miliardi di spesa per affitti. Ora, se noi facciamo un piano di consolidamento di queste spese, vediamo che veramente esse debbono essere evitate nell'interesse del bilancio di questo Dicastero ed in definitiva del bilancio generale dello Stato. Questa legge stralcio prevede poi particolari incentivazioni per il settore del personale, sia per quanto riguarda l'Istituto postelegrafonici, che svolge tutta un'opera di assistenza particolare nei riguardi del personale, sia per quanto concerne il dopo lavoro. Vi sono poi altre norme che serviranno certamente a consentire al Dicastero di adeguare il personale alle esigenze dello sviluppo tecnologico, soprattutto nel settore delle telecomunicazioni, attraverso un potenziamento e una ulteriore specializzazione dell'Istituto superiore annesso al Dicastero.

Ed ora qualche parola sul CAP. Nel mese di agosto di quest'anno, a poco tempo dalla data di inizio dell'adozione del codice di avviamento postale, fu eseguito dall'Amministrazione un accertamento per vedere come l'utenza rispondesse all'introduzione dell'importante provvedimento. Il valore del codice postale dal punto di vista del bilancio e dal punto di vista dell'adeguamento dei servizi credo sia noto. Con questo codice postale si tende, attraverso le macchine continue che ora arrivano a smistare 27 mila pezzi di corrispondenza all'ora e a portarli alla timbratura automaticamente, ad arrivare alla sensibilizzazione in maniera elettronica del numero, per cui la macchina successivamente leggerà questo numero e smisterà la corrispondenza. Ecco il processo, che del resto è già adottato in altri Paesi. L'Italia, proprio ai fini organizzativi del suo sistema, non poteva sottrarsi a questo impegno.

Il risultato acquisito alla fine di agosto è stato il seguente: oltre il 73 per cento delle corrispondenze provenienti dalle buche di impostazione erano munite del numero di codice. La percentuale è stata inferiore per il complesso della corrispondenza, compresa cioè quella affrancata a macchina e tutte le stampe in abbonamento postale, perchè

si era accordato un certo periodo di tolleranza onde dar modo ai grossi utenti di aggiornare i targhettari. Alla fine del mese di ottobre è stata ripetuta l'indagine: dal 73 per cento siamo saliti al 78 per cento. Mentre nella prima rilevazione, per la corrispondenza proveniente dalle buche di impostazione Torino era in testa, con circa l'83 per cento, nella seconda rilevazione, quella più recente, tra le grandi città è in testa Palermo. Qualcuno pensava che forse nel Centro-Sud non si rispondesse da parte degli utenti al codice. Invece si risponde in questo modo: nella ripartizione territoriale Nord-Centro-Sud, il Mezzogiorno tiene la testa, con una percentuale del 65 per cento circa per quanto riguarda il totale delle corrispondenze recanti il numero di codice.

Direi dunque: operazione riuscita; operazione che avvia alla preparazione e all'introduzione della macchina per cui, quando i cittadini italiani, come del resto all'estero, si saranno abituati a mettere quel numero sulla loro corrispondenza, noi avremo le macchine pronte. Il numero servirà proprio per una maggiore speditezza nell'avvio della corrispondenza e servirà a sollevare il personale da una fatica veramente gravosa, permettendo di qualificarlo per altri bisogni: sarà possibile, quindi, il raggiungimento, da parte del personale stesso, di un ulteriore miglioramento nel trattamento.

Per quanto riguarda la produttività del personale, evidentemente non mi è possibile abusare della vostra cortesia parlando troppo a lungo di questo argomento, ma voglio ricordare solo questo: che proprio nei giorni scorsi è stato definitivamente approvato il disegno di legge predisposto dal Dicastero, che autorizza la corresponsione di compensi incentivanti al personale delle aziende autonome del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

L'accelerata crescita del traffico postale, ma anche di quello telefonico, e la caratteristica dei servizi postali e telefonici di essere soggetti a periodi di punta sono state per il passato le cause della continua lievitazione del personale.

Lo strumento di cui ora dispone la mia Amministrazione, unitamente ad assicurare una migliore organizzazione del personale,

limita fortemente per l'avvenire tale tendenza, aumentando notevolmente la produttività del personale e, al tempo stesso, riconosce la collaborazione e l'abnegazione dei migliori. Questa è la strada che noi intendiamo perseguire.

Per quanto riguarda un maggiore apporto di mezzi tecnici, devo dire che è in atto un rilevante sforzo per dotare il personale di quei mezzi che la tecnica mette a disposizione dell'uomo d'oggi, per migliorarne la efficienza e alleviarne lo sforzo intellettuale e fisico. Moderne attrezzature vengono introdotte ogni giorno nella nostra Amministrazione e sono in corso di preparazione, come, d'altronde, ho detto prima: fra gli altri, i macchinari assai complessi che riguardano il CAP e anche quelli per aggiornare ai tempi moderni il settore del banco-posta.

A questo punto vorrei dire qualche parola a proposito del settore telefonico, che negli ultimi tempi ha suscitato tante discussioni. Come è evidente, il settore è in rapidissima espansione e i dati di andamento del traffico urbano, interurbano e internazionale lo confermano ampiamente. Non sto qui a dilungarmi, perchè perderemmo troppo tempo.

Debbo dichiarare che da parte degli enti gestori, azienda di Stato per i servizi telefonici, direttamente dipendente dal Dicastero ed inquadrata nel suo bilancio, per un verso, e, dall'altra parte, Società concessionarie del gruppo IRI-STET (cioè la SIP per il settore dei telefoni all'interno, l'ITALCABLE per il traffico internazionale e soprattutto intercontinentale, il Telespazio, che non è un ente gestore ma un ente vettore), da parte di tutto questo complesso è stato veramente fatto il massimo sforzo per adeguare gli impianti alla domanda in espansione.

Come questa Assemblea forse ricorderà, lo scorso anno, in occasione della presentazione del bilancio di previsione, ebbi a dire che occorre dare attuazione alle indicazioni del programma quinquennale di sviluppo economico che, per il settore telefonico, richiedeva un migliore e più soddisfacente assetto dei rapporti tra i servizi gestiti dallo Stato e quelli in concessione nei quali, peraltro, come è noto, c'è la maggioranza

del capitale pubblico. In quell'occasione spiegai che la poco chiara definizione delle competenze tra i tre gestori, specialmente nel campo del cosiddetto traffico misto, di quel traffico cioè che impegna simultaneamente gli impianti dell'azienda di Stato e delle società concessionarie, risultava paralizzante ai fini dell'integrale sviluppo della teleselezione fra utenti.

Mi pare di avere qui ricordato l'episodio di quegli operatori economici che erano venuti da me a dirmi: noi abbiamo avuto gli aiuti della Cassa del Mezzogiorno, gli aiuti finanziari dell'ISVEIMER, ma non abbiamo il telefono. Se non abbiamo il telefono, non facciamo gli investimenti...

G E N C O . Era più facile il contrario.

S P A G N O L L I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Viceversa, a me hanno detto questo. Sono esperienze dirette.

Ricordai anche che il precario regime in cui agiva la società concessionaria ITALCABLE stava creando grosse difficoltà per la presenza italiana nel campo delle telecomunicazioni in ambito internazionale. In tale ambito l'Italia prima della guerra primeggiava, mentre adesso siamo piuttosto scesi nella graduatoria.

Perciò è stato predisposto, attraverso studi degli organi competenti della mia Amministrazione, un programma che è stato recentemente presentato al Comitato interministeriale per la programmazione economica per l'esame. Il progetto ora verrà esaminato dagli organi interni dell'amministrazione, cioè dal consiglio superiore tecnico e dal consiglio superiore di amministrazione. Esso, come è noto, come è stato pubblicato dopo la riunione del CIPE, prevede di estendere la teleselezione all'utente nei centri di compartimento nel breve giro di 18 mesi e a partire dal momento in cui saranno perfezionati gli accordi. D'altronde non è una cosa di secondaria importanza che l'utente italiano possa da qualsiasi telefono parlare in qualsiasi località italiana, non soltanto dal punto di vista dei rapporti umani, ma anche dei rapporti economici sui quali deve basarsi evidentemente lo sviluppo del Paese. In trenta mesi si estenderà alle linee internazionali.

Il progetto prevede inoltre un più stabile assetto al regime di concessione dell'ITALCABLE e l'istituzione ed il potenziamento dei servizi di trasmissione di dati. Parliamo, come è già stato ricordato dal senatore Rovere, del divario tecnologico in cui ci troviamo: e questo è un punto essenziale che noi dobbiamo affrontare, perchè i calcolatori elettronici servono alla trasmissione dei dati. Se non andiamo a buon fine con questo progetto, essi non potranno essere così largamente introdotti nel nostro Paese, come è assolutamente necessario per lo sviluppo delle nostre attività economiche.

Tale progetto ha fatto sollevare delle apprensioni tra il personale dipendente delle aziende. Io credo che la decisione del CIPE sia servita per fugare questa preoccupazione. Il Ministro, del resto, è garante di tutti i diritti del personale, e prima di lui il testo unico sullo stato giuridico degli impiegati dello Stato.

Desideravo dare queste assicurazioni, aggiungendo altresì che l'azienda di Stato non può essere abolita in questo momento: dobbiamo stare con i piedi sulla terra. Abbiamo due enti gestori, un'azienda di Stato come ho detto prima e il SIP, per quanto riguarda i rapporti interni (lasciamo stare gli altri), e non possiamo pensare di variare questa situazione. Tuttavia, in questo momento, con questo progetto, l'azienda di Stato vedrà aumentati i suoi poteri di controllo, di indirizzo, di stimolo, di coordinamento e sarà potenziata anche nei mezzi finanziari che il Governo, in linea di massima, si è impegnato ad aumentare per adeguarli alle cresciute esigenze tecnologiche e organizzative.

Ho desiderato fare queste comunicazioni, e spero di non avervi inutilmente tediato, perchè mi sembrava che questi dati, queste notizie e queste considerazioni potessero portare chiarimenti, e penso che il Senato vorrà gradirli. Perciò io non mi sono limitato a prendere in considerazione soltanto gli argomenti che sono stati qui esposti e ai quali, peraltro, verrò subito.

Il senatore Rovere ha richiamato la nostra attenzione sul parere del nostro egregio relatore senatore Deriu che, a parte le precisazioni fatte dal senatore Guanti, ha indubbiamente saputo rispecchiare con esattezza

quella che è stata in generale la discussione intervenuta in sede di Commissione. Io pertanto lo ringrazio, come anche ringrazio gli oratori intervenuti in quella sede e qui, anche se qui sono stati piuttosto pochi.

Il senatore Rovere ha richiamato la nostra attenzione su un punto di questo parere, circa la molteplicità delle dipendenze della Rai-TV. Il Ministro già in quell'occasione non ha avuto, diciamo, alcuna esitazione nel dichiarare che a suo parere quanto più il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni diventerà, anche dal punto di vista dei controlli, un Ministero eminentemente tecnico, tanto più ci sarà chiarezza anche dal punto di vista degli enti che saranno controllati. In quella sede ha altresì detto che sono state avviati e sono in corso gli studi perchè ci sia un migliore collocamento di quella vigilanza non di carattere tecnico — che deve sempre spettare al Ministero concedente cioè al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni — ma anche sul contenuto, dal punto di vista culturale, educativo e morale, dei programmi della Rai-TV. Questi studi sono attualmente in corso. Naturalmente ormai siamo alla vigilia della fine di questa legislatura, e si tratta di cose che debbono venire preparate per la nuova legislatura. Circa il contenuto dei programmi, su cui si è intrattenuto il senatore Rovere, già in sede di Commissione io ho espresso — mi pare di fronte al suo intervento e all'intervento di altri — qualche giudizio, sottolineando come certi programmi della Rai-TV italiana siano notevoli. E ciò prescindendo dal confronto con l'estero che non regge, perchè io debbo dichiarare veramente in maniera esplicita che la nostra Rai-TV con i suoi programmi è una delle migliori...

G E N C O . Figuriamoci gli altri.

S P A G N O L L I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Chi ha pratica di quanto succede all'estero deve senz'altro darmi ragione. Mi si potrebbe obiettare che il paragone con situazione inferiori è troppo facile, ma d'altra parte io ho il dovere di difendere il contenuto dei programmi dal punto di vista culturale, educativo eccetera: pro-

grammi per la scuola, di addestramento, di aggiornamento di opinione, dibattiti. Ho il dovere di difendere la Rai-TV nei suoi programmi e non sto qui — perchè sarebbe troppo lungo — ad analizzare il programma che è stato approvato per il 1968, ma la semplice lettura di esso, darà conferma della bontà sostanziale dei programmi delle varie rubriche della Rai-TV. Naturalmente, dobbiamo tener presente che in un Paese con tante opinioni così varie, che chiede le cose più disparate, venire incontro a tutte le esigenze non è facile; però, sostanzialmente, in coscienza ritengo di poter dire che i programmi rispondono a quelle che sono in generale le aspettative del Paese. Per quanto riguarda ancora — e arrivo rapidamente alla conclusione, signor Presidente — la televisione a colori, io credo di essere stato abbastanza chiaro. Forse ci sono state delle illazioni, ma ripeto qui con estrema chiarezza che noi ci troviamo adesso di fronte ad una legge precisa, che è quella del piano, una legge dello Stato da osservarsi.

Questa legge, in definitiva, rinvia l'inizio del servizio ad una data che si armonizzi con le esigenze più generali della programmazione economica nazionale; questa è stata la volontà del Parlamento e a questa volontà ci dobbiamo inchinare. Ma non è detto che il Ministero, per quanto di sua competenza, e la Rai-TV secondo le indicazioni del Dicastero, non vadano avanti nello studio, per essere adeguatamente pronti a fornire a tempo debito la migliore scelta, il miglior sistema.

Da questo punto di vista io prendo atto delle dichiarazioni e dei riconoscimenti per il bianco e nero fatti dal senatore Rovere; gli vorrei però ricordare che l'introduzione in ritardo in Italia del bianco e nero ha permesso di acquisire tutta l'esperienza estera cosicchè noi, già fin dall'inizio, abbiamo avuto un programma ottimo. Il sistema americano a colori, introdotto molti anni fa, ormai accusa la sua vecchiezza, ed evidentemente non è possibile aggiornarlo perchè occorre mettere d'accordo le indicazioni governative con le esigenze del mercato: cosicchè ora quel sistema si presenta indubbiamente inferiore, come perfezione, rispetto ai più moderni sistemi del PAL o del SECAM nelle sue varie

versioni. In questo momento però — ecco l'attività di studio e di sperimentazione in corso, che non è stata mai abbandonata — mentre i tecnici del Ministero e dalla Rai-TV stanno studiando per la scelta del sistema, noi stiamo acquisendo anche quelli che sono gli ulteriori sviluppi dei vari sistemi, per essere pronti al momento opportuno a dire qual è il miglior sistema per noi dal punto di vista generale.

Indubbiamente, l'Italia alla Conferenza di Vienna del 1965 e alla Conferenza di Oslo del 1966 si era indirizzata verso la scelta del sistema PAL; ricordo poi che a Oslo, nel 1966, su precise indicazioni del Governo, si era tentato di fare in modo che il maggior numero di Paesi europei si convogliasse verso un unico sistema, il che non è stato possibile.

Io chiudo questo argomento dicendo che, ferma rimanendo la legge che sancisce il rinvio dell'inizio del servizio, gli studi continuano in modo che noi siamo pronti in questo, come in altri settori, al momento opportuno, a dare un servizio il più efficiente possibile all'Italia, al nostro Paese.

Chiudo definitivamente questa mia breve, e forse disordinata, esposizione ringraziando i colleghi per l'attenzione e scusandomi ancora se mi sono permesso di andare oltre i singoli interventi. Ma mi sembrava veramente opportuno che il Parlamento conoscesse, attraverso queste mie dichiarazioni, l'attività del Dicastero, che è fondamentale (lo ripeto ancora una volta, sia nella sua componente postale e di posta-banco, sia nella sua componente di telecomunicazioni — il che vuol dire telefono, telex, trasmissioni) per il progresso civile, economico e sociale del Paese, per meglio aiutare il Ministro in questa fatica. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

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

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che i Ministri competenti hanno inviato risposte

scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni trasformate in interrogazioni con richiesta di risposta scritta

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni trasformate dai presentatori in interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

M A I E R , *Segretario*:

n. 376 del senatore Tupini nell'interrogazione n. 7135.

Annunzio di ritiro di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'elenco di interrogazioni ritirate dai rispettivi presentatori.

M A I E R , *Segretario*:

n. 18 del senatore Spezzano; n. 152 dei senatori Cipolla ed altri; n. 256 del senatore Pirastu; n. 297 dei senatori Bonacina ed altri; n. 333 dei senatori Bonacina e Trabucchi; n. 445 dei senatori Gomez D'Ayala ed altri; n. 467 del senatore Pirastu; n. 538 dei senatori Chiariello ed altri; n. 584 dei senatori Polano ed altri; n. 603 del senatore Battino Vittorelli; n. 656 dei senatori Polano ed altri; n. 697 del senatore Tortora; n. 703 dei senatori Bonacina e Giancane; n. 774 del senatore Pirastu; n. 810 dei senatori Moretti e Mencaraglia; n. 812 dei senatori Battino Vittorelli e Stirati; n. 828 dei senatori Pirastu e Polano; n. 869 del senatore Bertoli; n. 890 del senatore Pirastu; n. 921 del senatore Veronesi; n. 930 dei senatori Scocimarro ed altri; n. 931 del senatore Roffi; n. 932 dei senatori Tedeschi ed altri; n. 936 del senatore Terracini; n. 940 del senatore Giorgi; n. 942 dei senatori Pajetta e Valen-

zi; n. 945 del senatore D'Angelosante; n. 952 del senatore Roffi; n. 961 del senatore Moretti; n. 993 del senatore Maccarrone; n. 1000 del senatore Pirastu; n. 1004 del senatore Secci; n. 1019 del senatore Valenzi; n. 1032 dei senatori Kuntze e Conte; n. 1035 del senatore Chiariello; n. 1038 del senatore Poët; n. 1097 dei senatori Valenzi ed altri; n. 1160 dei senatori Bosso ed altri; n. 1162 del senatore Terracini; n. 1200 dei senatori Arnaudi e Banfi.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

M A I E R , Segretario:

SCARPINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che, a seguito delle numerose istanze provenienti da ogni parte delle forze economiche, sociali e politiche della Calabria, il Consiglio dei ministri ha varato un disegno di legge per l'istituzione dell'Università in Calabria da localizzarsi in un'unica sede;

che studi condotti dall'Amministrazione provinciale di Catanzaro, sulle cui conclusioni concorda il movimento studentesco calabrese, indicano nella Piana di Sant'Eufemia Lamezia la sede più idonea, sia per la posizione geografica nella regione, sia per la dotazione di infrastrutture già efficienti (quali l'autostrada del Sole, numerose superstrade, ferrovia a doppio binario, nucleo d'industrializzazione, costruendo aeroporto, eccetera) che, tra l'altro, creano le condizioni per un facile e rapido accesso agli studenti calabresi ora sparsi nei vari atenei italiani,

l'interrogante chiede di conoscere se non ritenga opportuno ai fini dell'immediata efficacia della legge istitutiva dell'Università in Calabria, fissare, contestualmente alla legge medesima, l'indicazione della Piana di Sant'Eufemia Lamezia quale sede della Università. (2110)

FANELLI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'agricoltura e delle foreste.* —

Per conoscere se, in considerazione della particolare ubicazione del comune di Alvito (Frosinone), non ritenga utile istituire un Istituto tecnico agrario tenendo conto della particolare zona agricola della Valle di Comino e del fatto che attualmente la località più vicina in cui esiste detto tipo di scuola è Latina che, come è noto, dista circa 100 chilometri. (2111)

MAIER. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quale fondamento abbia la notizia pubblicata dalla stampa secondo la quale la sede della Stazione sperimentale di selvicoltura verrebbe fissata nella città di Arezzo anziché in quella di Firenze che è stata la culla ed è tuttora il centro degli studi forestali italiani e dove funziona fin dal 1921 l'Istituto sperimentale di selvicoltura che verrebbe soppresso.

L'interrogante si rivolge al Presidente del Consiglio perchè sembra che il Ministro dell'agricoltura e delle foreste avesse proposto al Consiglio dei ministri, con lo schema di decreto-legge da lui presentato, di fissare in Firenze la sede della Stazione, sia per motivi scientifici e tecnici, sia per motivi economici, utilizzando l'Istituto che da quasi un cinquantennio svolge con ottimi risultati l'attività sperimentale. (2112)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PIOVANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se — considerando che il piano di riorganizzazione del Settore materiale ferroviario predisposto dalla Sottocommissione del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha già recato un grave colpo alla occupazione operaia in fabbriche del settore (Piaggio di Sestri e Snos di Savigliano) dove sono stati annunciati numerosi licenziamenti, e che per lo stabilimento « Can-carini » di Broni, attrezzato per la riparazione del materiale rotabile, si nota una flessione di commesse tale che potrebbe sfociare in una grave crisi — non ritenga di

adottare opportuni provvedimenti per assicurare all'azienda di cui sopra un'attività lavorativa che non pregiudichi la occupazione e i salari dei dipendenti. (7133)

PIOVANO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non ritenga di rivedere i propositi di soppressione del Laboratorio crittogamico italiano di Pavia manifestati nello schema di decreto-legge contenente norme per il riordino della sperimentazione agraria, recentemente presentato al Consiglio dei ministri.

Occorre infatti considerare che trattasi di un Istituto unico in Italia, con circa un secolo di esperienza, cui è vitalmente interessata l'Università di Pavia per le sue ricerche e sperimentazioni.

Il Laboratorio crittogamico italiano di Pavia fondato con regio decreto 26 maggio 1871 ha sempre svolto, come del resto svolge attualmente, una proficua ed utilissima attività nel campo della patologia vegetale. Ad esso va inoltre attribuita una spiccata fisionomia di ricerche, più vaste e più avanzate (compresa quella algologica e lichenologica, eccetera) relativa a problemi di micologia generale ad alto livello scientifico, non comune alle normali Stazioni di sperimentazione agraria, non esclusa la micologia medica, con studi sulle micosi umane di maggior interesse per i lavoratori agricoli e per gli animali. Tutto ciò malgrado le difficoltà derivanti dalla scarsità di personale, ed in stretta ed esclusiva collaborazione con la Università.

Attualmente vi si stanno studiando, per esempio, micorrizie forestali, tanto importanti per la biologia delle nostre foreste.

Quindi tutto un campo di ricerche, che nulla hanno a che vedere con la semplice e pura patologia vegetale.

I risultati delle ricerche condotte dal Laboratorio sono documentati negli « Atti dell'Istituto botanico e laboratorio crittogamico della Università di Pavia », che lo hanno reso celebre in tutto il mondo; la sua importanza è testimoniata inoltre dai nomi illustri dei direttori, ordinari di cattedra alla Università e che hanno lasciato notevoli im-

pronte nella scienza nazionale ed internazionale; basti ricordare Garovaglio, Briosi, Montemartini, Pollacci, Ciferri e, tra gli esperimentatori (passati poi alla direzione di altre Istituzioni): Pirotta, Moretti, Cavara e Golgi (premio Nobel). E solo in questi ultimi anni altri due ordinari di cattedra in patologia vegetale: Baldacci e Scaramuzzi.

Sulla base di queste considerazioni non sembra giusto che ora il Laboratorio crittogamico italiano, ormai famoso in tutto il mondo, venga eliminato in maniera così drastica, senza considerare il danno enorme che ne verrebbe alla scienza italiana in un campo che il nuovo Istituto di patologia vegetale del Ministero dell'agricoltura e foreste, per sua definizione, non potrebbe in alcun modo perseguire.

La cittadinanza pavese tutta condivide e fa proprie le preoccupazioni e l'allarme degli studiosi e dei docenti, e fa voti affinché l'Istituto, lungi dall'essere soppresso, venga potenziato e valorizzato. (7134)

TUPINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — (Già interr. or. n. 376). (7135)

BATTAGLIA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e del commercio con l'estero.* — Per conoscere:

se è vera la notizia, recentemente apparsa, che un contingente di circa 900.000 ettolitri di vino algerino entrerà in Francia in deroga all'interdizione di massima decisa dal Consiglio dei ministri della CEE;

se corrisponde a verità che la Repubblica federale tedesca avrebbe applicato ai vini importati dall'Algeria — che sono risultati nel 1966 circa il 10 per cento delle sue importazioni — le medesime agevolazioni previste per gli scambi intra-comunitari;

e quali misure intende adottare la Comunità in considerazione della difficile situazione in cui si viene a trovare l'Italia come Paese produttore e tradizionalmente fornitore del mercato tedesco, a seguito di tali agevolazioni, vedendosi superare dall'Algeria come fornitrice della Repubblica federale tedesca di vini da taglio: mentre, infatti,

l'Algeria continua ad aumentare i suoi quantitativi di vini esportati nella Comunità, l'Italia ha visto la sua percentuale diminuire di circa il 13 per cento dal 1965 al 1966. (7136)

CATALDO, BATTAGLIA, TRIMARCHI, ROVERE, VERONESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della agricoltura e delle foreste, del commercio con l'estero e del tesoro.* — Per conoscere quali immediati provvedimenti il Governo italiano intende adottare per evitare che la recente svalutazione della sterlina, della lira israeliana e della peseta spagnola comprometta definitivamente le nostre esportazioni ortofrutticole, in particolare dei limoni verso il Regno Unito e delle arance verso gli altri Paesi importatori, in seguito all'anormale concorrenza impostaci dai Paesi che hanno effettuato la svalutazione della propria moneta.

Gli interroganti, in particolare, chiedono di conoscere se per la situazione determinata nella corrente di scambi di prodotti ortofrutticoli dalla svalutazione delle monete dei Paesi dell'area della sterlina il Governo italiano non intenda estendere immediatamente la pratica delle restituzioni alle esportazioni previste dal Regolamento della CEE 159/66 anche agli agrumi e per i principali Paesi di assorbimento della nostra produzione. (7137)

ROTTA, ROVERE, VERONESI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se le attività svolte dai Centri di addestramento professionale per lavoratori emigranti CISO-ANAP dal loro sorgere siano state attuate in perfetta regolarità ed in conformità delle prescrizioni ministeriali. (7138)

**Ordine del giorno
per la seduta di sabato 2 dicembre 1967**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, sa-

bato 2 dicembre, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 (2394).

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 (2395).

II. Progetto di bilancio interno del Senato per l'anno finanziario 1967 (Doc. 125).

Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'anno finanziario 1966 (Doc. 134).

III. Discussione dei disegni di legge:

FENOALTEA e NENNI Giuliana. — Riduzione dei termini relativi alle operazioni per la elezione delle Camere (2281).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

Deputati ROSSI Paolo ed altri. — Limite di età per l'ammissione alle classi della scuola dell'obbligo (1900) (Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

V. Discussione dei disegni di legge:

1. PICCHIOTTI. — Modificazione degli articoli 99 e seguenti del Codice penale, concernenti l'istituto della recidiva (899).

ALESSI. — Modifica degli articoli 99 e 100 del Codice penale sulla « recidiva » (1286).

2. Deputato CACCIATORE. — Modificazione della circoscrizione della Pretura di Polla (Salerno) (1791) (Approvato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

3. Rivalutazione dei compensi per alloggi forniti dai Comuni alle truppe di passaggio o in precaria residenza (2064).

4. Modificazioni dell'articolo 3 della legge 15 settembre 1964, n. 755, sulla regolamentazione della vendita a rate (2086).

5. Riordinamento delle Facoltà di scienze politiche in Facoltà di scienze politiche e sociali (1830).

6. BOSCO. — Inclusione dei tribunali di Brescia, Cagliari, Lecce, Messina, Salerno e S. Maria Capua Vetere fra quelli cui sono addetti magistrati di Corte di cassazione in funzione di Presidente e di Procuratore della Repubblica (891).

7. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

8. NENCIONI e FRANZA. — Estensione alle diffusioni radio-televisive del diritto di rettifica previsto dall'articolo 8 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 recante disposizioni sulla stampa (19).

VI. Seguito della discussione della proposta di modificazioni agli articoli 63 e 83 del Regolamento del Senato della Repubblica (*Doc. 80*).

VII. Discussione dei disegni di legge:

1. TERRACINI e SPEZZANO. — Del giuramento fiscale di verità (1564) (*Iscrit-*

to all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento).

2. VENTURI e ZENTI. — Riapertura e proroga del termine stabilito dall'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione di proposte di ricompense al valor militare (1867).

3. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — LUSSU e SCHIAVETTI. — Emendamento dell'articolo 85, comma primo, della Costituzione della Repubblica (938) (*Iscritto all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento*).

4. CORNAGGIA MEDICI e MORANDI. — Modifica al termine di decorrenza previsto dall'articolo 1 della legge 18 novembre 1964, n. 1250, in materia di indennizzo privilegiato aeronautico (1694).

5. PELIZZO ed altri. — Modifica all'articolo 152 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, e successive modificazioni, concernenti l'avanzamento degli ufficiali dell'esercito appartenenti al soppresso ruolo degli ufficiali mutilati e invalidi riassunti in servizio sedentario (2238).

La seduta è tolta (ore 20).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari

ALLEGATO

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

ADAMOLI: Inopportunità dell'istituzione <i>ex novo</i> di un liceo artistico statale in Genova (6520)	Pag. 39658
ALBARELLO, PASSONI: Indennizzo ai soldati feriti nell'incidente di Bergeggi (6704)	39658
ALBARELLO, DI PRISCO, TOMASSINI, MASCIALE, PREZIOSI: Cause della morte del professore sud-coreano Lee Sik Hovan (6707)	39659
ALCIDI REZZA Lea: Istituzione presso i nosocomi provinciali di padiglioni convalescenziari (6681)	39659
ARTOM, VERONESI: Situazione debitoria della società Lebole del gruppo ENI (6801)	39659
BRAMBILLA, BITOSI, TOMASUCCI: Grave sciagura accaduta a lavoratori italiani in un cantiere svizzero (6960)	39660
CARUCCI: Riconoscimento di zona disagiata ai magazzini di Calzerosse dell'arsenale di Taranto (6751)	39662
CONTE: Riscatto di alloggi Gescal nel rione Martucci di Foggia (6548)	39663
DARÈ: Provvedimenti per alleviare i danni materiali alle vittime innocenti di atti di banditismo (6765)	39664
FANELLI: Completamento della strada forestale Fontitune-Prato di Mezzo (Frosinone) (6362)	39664
FRANZA: Inchiesta sugli esami di licenza media nell'istituto salesiano di Caserta (6712)	39665
GARAVELLI: Veridicità dei giudizi sull'Italia attribuiti a De Gaulle da un libro francese (6909)	39665
LESSONA: Costruzione di alloggi nel comune di Pescia (6446)	39665
LUSSU: Scioglimento del consiglio comunale di Carbonia (6763)	39666
MAMMUCARI, GIGLIOTTI: Rispetto delle libertà dei dipendenti della Romana Gas (6666)	39666
MAMMUCARI, LEVI: Restauro delle pitture di Giulio Romano esistenti in Palazzo Conti in Poli (Roma) (6615)	39666
MORVIDI: Concessione di appalto a licitazione privata per la fornitura di carne all'Ospedale degli infermi di Viterbo (6631); Insufficienza delle ore di insegnamento di latino negli istituti magistrali (6675); Riconoscimento al territorio di Viterbo della qualifica di località di cura (6809)	Pag. 39667 39668
NENCIONI: Esclusione della casa degli italiani di Asmara dalle provvidenze per le collettività italiane all'estero (6740)	39669
PIASENTI: Notizie di stampa circa eccidi compiuti dalla « Wehrmacht » nei confronti dell'ARMIR dopo l'8 settembre 1943 (6764)	39670
PINNA, PACE, GRIMALDI, MAGGIO, BASILE: Alienazione di aree di proprietà dell'EFTAS (6732)	39670
PIRASTU: Rinnovo del Consiglio comunale di Assemini (6784)	39671
PIRASTU, POLANO: Rinnovo del consiglio comunale di Carbonia (6785)	39671
POLANO: Gravi danni subiti dagli allevatori di suini in conseguenza dell'epidemia di peste (6101); Mancata convocazione del consiglio comunale di Sennori (Sassari) da parte di quel sindaco (6509); Inabitabilità dell'edificio scolastico elementare di Nulvi (Sassari) (6697); Istituzione in Anela (Sassari) della scuola media (6698)	39671, 39672, 39673
ROFFI: Finanziamenti concessi all'industriale ferrarese Felisatti (6878)	39674
ROMAGNOLI CARETTONI Tullia: Istituzione di un liceo artistico statale in Genova (6550)	39675
ROMANO: Difesa fitosanitaria del pomodoro e del tabacco in Campania (6731)	39675
VERONESI, CATALDO, ROVERE: Interventi sul mercato dei prodotti ortofrutticoli (6572); Quantitativi di carne congelata respinti all'origine dagli uffici veterinari di confine (6649)	39676, 39677
VERONESI, PALUMBO: Oneri derivanti alle Amministrazioni comunali da gemellaggi e da viaggi all'estero di propri rappresentanti (6652)	39677
Bo, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>	39660 39666
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	39659

CORONA, <i>Ministro del turismo e dello spettacolo</i>	Pag. 39669
GASPARI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> 39664	e <i>passim</i>
GUI, <i>Ministro della pubblica istruzione</i> . . . 39658	e <i>passim</i>
LUPIS, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	39665
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . 39664	
MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i> . . . 39659, 39668	
OLIVA, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	39660, 39669
PASTORE, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . 39664, 39674	
RESTIVO, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste</i>	39670 e <i>passim</i>
TREMELLONI, <i>Ministro della difesa</i> 39659, 39663, 39670	

ADAMOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se è stata presentata presso l'Ufficio della programmazione scolastica domanda da parte del comune di Genova per l'istituzione in quella città di un Liceo artistico statale con una gradualità nel tempo (a decorrere dall'anno scolastico 1967-68) e se non ritiene che una tale richiesta appare non rispondente all'interesse pubblico per i seguenti motivi:

1) l'esistenza a Genova del Liceo artistico comunale « Nicolò Barabino », con 700 alunni, con uno scelto corpo insegnante giuridicamente sistemato, dotato di una sede nuovissima costruita secondo le esigenze di una piena funzionalità. L'alta qualifica del « Nicolò Barabino » è attestata, fra l'altro, dalle relazioni annuali delle Commissioni statali di maturità;

2) la contemporanea esistenza, per un certo numero di anni, di due istituti analoghi, l'uno comunale, l'altro statale, sarebbe indubbiamente causa di confusione e di disordine. In nessuna città d'Italia esistono contemporaneamente due istituti di questo tipo;

3) l'istituzione *ex novo* di un Liceo statale comporterebbe un notevole aggravio di spesa e l'eliminazione del Liceo comunale porterebbe alla dispersione di un patrimonio di esperienze didattiche e organizzative,

frutto di decenni di continuo e intelligente impegno.

L'interrogante, in relazione alle considerazioni esposte, chiede pertanto di conoscere se, respingendo una soluzione tanto irrazionale e onerosa, non si intenda procedere, attraverso una opportuna convenzione con il Comune, alla statizzazione del liceo « Nicolò Barabino », che consentirebbe alla nuova scuola statale di usufruire della modernissima sede e del corpo insegnanti del Liceo comunale.

Tale statizzazione, più volte auspicata dalla Direzione dell'istruzione artistica presso il Ministero della pubblica istruzione, potrebbe seguire le forme già adottate con tanto successo in occasione del recente passaggio allo Stato del Liceo musicale « Nicolò Paganini ». (6520)

RISPOSTA. — Non è possibile procedere alla statizzazione del liceo artistico « N. Barabino » di Genova, che è un istituto legalmente riconosciuto, dato che le vigenti disposizioni prevedono soltanto la statizzazione degli istituti pareggiati. L'istanza per il pareggiamento del predetto liceo è stata presentata dal comune di Genova recentemente ed è ora all'esame del Ministero.

A decorrere dal corrente anno scolastico si è ritenuto opportuno istituire in Genova una sezione staccata (1ª classe) del liceo artistico di Torino.

L'istituzione non pregiudica il pareggiamento e, qualora ne ricorrano le condizioni previste dalla legge, la eventuale successiva statizzazione del predetto liceo legalmente riconosciuto.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

ALBARELLO, PASSONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è a conoscenza che i soldati feriti dall'incidente di Bergeggi sono attualmente a casa, tuttora in stato di cura, senza che loro e le famiglie riscuotano il benchè minimo indennizzo o sussidio e cosa intende fare per ovviare sol-

lecitamente a questo scandaloso stato di cose. (6704)

RISPOSTA. — I militari feriti nel noto incidente di Bergeggi, e successivamente inviati in licenza di convalescenza, sono stati dimessi dall'ospedale in quanto non più abbisognevoli di cure ospedaliere e su richiesta dei familiari presenti, i quali hanno assicurato di essere in condizioni di poter provvedere all'assistenza domiciliare dei propri congiunti durante il periodo di convalescenza.

Alle famiglie dei feriti è stata elargita complessivamente a titolo di sussidio la somma di lire 1.975.000, per un ammontare di poco inferiore a lire 100.000 per ciascuna famiglia.

In ogni modo è da tener presente che i militari inviati in licenza di convalescenza per infermità o lesioni dipendenti da causa di servizio continuano a fruire degli assegni del proprio grado, mentre l'eventuale pensione privilegiata potrà essere concessa a norma delle disposizioni vigenti, dopo il perfezionamento della pratica medico-legale, semprechè sia riconosciuta una invalidità di carattere permanente.

Il Ministro della difesa
TREMELLONI

ALBARELLO, DI PRISCO, TOMASSINI, MASCIALE, PREZIOSI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere le cause della morte misteriosa del professore sud coreano Lee Sik Hovan che tanta impressione ha sollevato nella pubblica opinione.

Il fatto sconcertante è degno di particolare attenzione specie alla luce dei rapimenti avvenuti nella Repubblica federale tedesca ai danni di cittadini sud coreani.

Gli interroganti confidano che il Ministro vorrà prendere tutti i provvedimenti intesi ad interdire la sinistra attività dei servizi di spionaggio stranieri sul territorio della Repubblica. (6707)

RISPOSTA. — Il giorno 14 settembre ultimo scorso, alle ore 1,30 circa, veniva trasportato al Policlinico di Milano, ove giunge-

va cadavere, il cittadino coreano Lee Hwan Sik, residente a Milano dal 1959 e già impiegato presso il Centro commerciale coreano di quella città.

Dall'esame necroscopico del cadavere, risultava che il decesso era da attribuirsi ad epilessia.

Dalle indagini successivamente disposte dall'Autorità giudiziaria, con ripetizione di perizia necroscopica, non è emerso alcun elemento atto a far ritenere che la morte del Lee Hwan Sik sia stata causata da fatto doloso. Di conseguenza, il magistrato ha concesso, il 22 settembre ultimo scorso, il nulla osta per l'inumazione della salma e, prima di disporre ulteriori indagini, ha deciso di attendere l'esito del supplemento di perizia medico-legale, affidata al professor Ritucci.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
CECCHERINI

ALCIDI REZZA Lea. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se, attesa l'urgenza di risolvere il problema del graduale reinserimento nella vita sociale e produttiva degli ammalati di mente clinicamente guariti, considerato altresì il ripetersi di recenti penosi casi di dimessi da ospedali psichiatrici colpiti da ulteriori traumi psichici con pericolose conseguenze per se stessi e per gli altri, voglia promuovere l'istituzione, presso i nosocomi provinciali, di padiglioni convalescenziari e colonie post-psichiatriche per i malati clinicamente guariti. (6681)

RISPOSTA. — Si fa presente che nel disegno di legge d'iniziativa governativa, ora in discussione al Senato, sono stati previsti servizi d'igiene mentale, ospedali di giorno, laboratori protetti, aziende agricole protette per favorire la riabilitazione degli infermi e il loro reinserimento sociale.

Il Ministro della sanità
MARIOTTI

ARTOM, VERONESI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per avere chiari-

menti in relazione al bilancio al 31 dicembre 1966 della Lebole Euroconf società per azioni di Arezzo del gruppo ENI sui punti:

come abbiano potuto diminuire gli oneri finanziari sostenuti dall'azienda dal momento che rispetto alla fine del precedente esercizio la situazione debitoria si è ulteriormente appesantita passando da 4,8 miliardi a 7,1 miliardi;

considerato che la Società è debitrice verso società collegate facenti parte del gruppo ENI per ben 3,1 miliardi (debito aumentato nell'ultimo esercizio di oltre un miliardo), quale siano le condizioni del prestito alla Lebole Euroconf che ha ancora il 50 per cento delle proprie azioni in mano di privati i quali beneficerebbero delle condizioni di favore che dovessero essere fatte dal gruppo ENI alla Società;

quali siano i programmi di potenziamento e trasformazione dell'azienda, atteso che nella voce di 1,2 miliardi di nuovi investimenti effettuati, ben 700 milioni si riferiscono alla voce arredamenti e 127 a quella mobili e macchine per ufficio. (6801)

RISPOSTA. — Sulla base di notizie fornite dall'ENI, si comunica quanto segue su ciascun punto dell'interrogazione:

1) la diminuzione degli oneri finanziari è dovuta esclusivamente ai minori oneri di sconto cambiario, sostenuti nel 1966, rispetto al 1965, nell'ambito delle normali operazioni di provvista di fondi.

Non si è verificata alcuna espansione nell'indebitamento che determina oneri finanziari, ma solo nei debiti relativi alle forniture ottenute da terzi (1.040 milioni) e da società collegate (1.078 milioni);

2) come già precisato, l'aumento dei debiti verso società collegate riguarda le forniture, ed è da porre in relazione all'espansione produttiva della società.

Le condizioni di fornitura accordate dalla Lanerossi alla Lebole, d'altra parte, sono identiche a quelle applicate agli altri clienti del settore confezioni. Pertanto, non si verifica alcuna condizione di favore per i privati, proprietari del 50 per cento delle azioni della società;

3) gli incrementi nella voce degli investimenti per 1,2 miliardi di lire si riferiscono per circa 545 milioni a nuovi investimenti (compresi mobili e macchine d'ufficio) operati per la parziale attuazione del programma di potenziamento aziendale. Tale programma prevede l'ulteriore aumento della capacità produttiva dello stabilimento di Arezzo ed il rinnovo delle attrezzature di vendita.

I restanti 700 milioni riguardano l'apporto, in attrezzature per la distribuzione, della incorporata Le-Ar s.p.a.

Il Ministro delle partecipazioni statali
Bo

BRAMBILLA, BITOSSÌ, TOMASUCCI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e degli affari esteri.* — Per conoscere — in conseguenza della nuova grave sciagura che ha provocato la morte di 5 lavoratori emigrati italiani, e due feriti, nostri connazionali, in un cantiere svizzero dell'Oberalp, sciagura che riproduce in modo drammatico le condizioni di ambienti e le cause che sono state alla base dello sconvolgente sterminio di vite umane alla diga di Mattmark — quali iniziative intende assumere il Governo italiano nei confronti del Governo svizzero e di altri Paesi di nostra emigrazione, perchè siano osservate tutte quelle misure di sicurezza sul lavoro e a tutela della vita umana, che sono enunciate in solenni proclami dell'ONU, del BIT e della CEE, e nelle stesse convenzioni internazionali;

siano tempestivamente individuate le responsabilità, e colpite quelle imprese che risultino colpevoli degli atti di imprevidenza che sono certamente alla base di questi ripetuti eccidi di lavoratori sui cantieri di montagna;

per conoscere infine quali provvedimenti il Governo italiano intende prendere per assistere i familiari dei lavoratori colpiti. (*Già interr. or. n. 1756*) (6960)

RISPOSTA. — Ho il pregio di rispondere, anche a nome del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, quanto segue.

Il problema della sicurezza sul lavoro dei prestatori d'opera italiani espatriati in Svizzera ha formato oggetto di attento esame in occasione delle riunioni della Commissione mista italo-svizzera per l'emigrazione tenutasi a Lugano dal 22 al 27 aprile 1966. In esse è stato deciso di realizzare una collaborazione tecnica a carattere permanente mediante la costituzione di un gruppo misto incaricato di esaminare le cause e le circostanze degli infortuni, e di proporre adeguate misure di prevenzione e di tutela. Questo Comitato si è riunito normalmente e le ultime sedute hanno avuto luogo a Milano nel giugno e dall'11 al 15 settembre scorso in Svizzera, dove sono stati visitati vari cantieri di montagna.

Desidero inoltre assicurare che i cantieri di montagna della Svizzera, nei quali risulti occupata manodopera italiana, vengono visitati almeno una volta l'anno dai nostri consoli e dai loro incaricati. Quelli maggiormente esposti vengono visitati più volte nel corso di ogni stagione lavorativa a scopo di collegamento e assistenza agli operai, ma principalmente per raccogliere ogni eventuale segnalazione in materia di sicurezza sul lavoro e delle condizioni di vita dei lavoratori.

In particolare, il cantiere e gli alloggiamenti ove erano sistemati gli operai dell'Oberalp vennero visitati a cura del Consolato a Coira, territorialmente competente, sia nel 1965 che nel 1966 e nulla di anormale era stato segnalato. È anche da tener presente che l'applicazione delle misure di sicurezza nel cantiere è stata più volte controllata mediante periodiche visite compiute da parte di ispettori dell'Istituto nazionale svizzero assicurazione infortuni, competente anche in materia di prevenzione. Va d'altronde rilevato che nella stessa regione, e durante lo stesso periodo di intemperie che hanno provocato la sciagura, sono state travolte dalle valanghe anche case di abitazione ed altre costruzioni, esistenti da vari decenni e mai considerate in zona pericolosa, con la perdita complessiva di 11 vite umane e notevoli distruzioni di beni materiali.

D'altra parte le nostre autorità diplomatico-consolari in Svizzera, su istruzioni del Ministero degli affari esteri, continuano ad esercitare ogni possibile azione ed ogni op-

portuna opera di persuasione sulle autorità elvetiche affinché sia intensificata la vigilanza e reso più stretto il controllo sulle imprese che occupano lavoratori italiani, onde ottenere il massimo rispetto delle disposizioni vigenti in materia di sicurezza sul lavoro ed il richiamo dei dirigenti delle stesse imprese alle loro responsabilità.

L'intervento dell'autorità italiana in Svizzera si è inoltre esplicato nel senso di reperire ogni possibile informazione sulle circostanze della sciagura.

Non si è ancora in grado né di affermare né di escludere eventuali colpe e manchevolezze da parte di chi era direttamente responsabile della sicurezza degli operai dipendenti dal cantiere dell'Oberalp. Esse potranno venire accertate solo dalla inchiesta già in corso da parte della magistratura elvetica, cui solo spetta l'accertamento di eventuali responsabilità. In ogni Paese è infatti compito dell'autorità giudiziaria locale svolgere l'inchiesta, accertare le responsabilità e adottare i provvedimenti che ne conseguono.

Passo ora a descrivere brevemente come si sono svolti i fatti luttuosi.

Mentre il cantiere di Curnera, giudicato pericoloso durante l'inverno, era tenuto chiuso, la direzione dei lavori del « Consorzio di Curnera » aveva deciso di riaprire il cantiere dell'Oberalp ai primi di marzo poichè le due baracche in cui erano alloggiati gli operai erano considerate sicure in quanto costruite in località scelta col benessere dell'Istituto svizzero delle valanghe di Davos. Comunque la cantina della baracca superiore era considerata il luogo più protetto, disponendo di una solida piattaforma in muratura.

Venerdì 17 marzo una grossa perturbazione investiva il massiccio centrale della Svizzera, di cui l'Oberalp fa parte, e aveva inizio un'abbondante caduta di neve. Sabato 18 restavano interrotte, a causa della neve, tanto la strada che la ferrovia dell'Oberalp; così che gli operai rimasti al cantiere, 11 in tutto, si trovavano nella impossibilità di scendere a valle e rimasero collegati con la direzione dei lavori a Sedrun soltanto a mezzo telefono, ricevendo istruzioni di sospendere qualsiasi attività all'esterno delle baracche. Passarono così due giorni. Senonchè, duran-

te la notte tra il 20 ed il 21 il forte vento aveva formato una specie di duna di neve dietro la parete a monte della cantina, e questa esercitava sulla parete stessa una pressione che dava luogo a scricchiolii. È stato allora che sette operai, non tenendo conto del suggerimento telefonico della direzione dei lavori, decidevano di trasferirsi nella baracca inferiore, credendo di sentirsi così più al sicuro. Poco dopo una valanga si abbatté su tale baracca, travolgendo con essa i sette operai, mentre gli altri quattro rimasti nella cantina rimanevano indenni.

Le operazioni di soccorso, condotte con grande slancio e coraggio da nostri lavoratori e da volontari svizzeri, malgrado l'impossibilità di dare subito l'allarme a causa dell'interruzione del collegamento telefonico, hanno permesso di estrarre dalla baracca sepolta dalla valanga due nostri operai ancora in vita, che hanno così potuto essere salvati.

Le operazioni di soccorso ed il trasporto a valle dei feriti e delle salme hanno potuto essere ultimate soltanto il giorno successivo a mezzo elicottero.

Le autorità italiane in Svizzera si sono adoperate nel senso di controllare che tutte le competenze di carattere assicurativo e assistenziale siano liquidate senza ritardi e correttamente a beneficio dei superstiti, sia infine nell'assistere questi ultimi con opportuni consigli, eventuale assistenza legale ed altre forme di tutela dei loro interessi.

Circa le provvidenze a favore delle famiglie delle vittime, che erano tutte regolarmente assicurate, l'Istituto nazionale svizzero assicurazione infortuni ha già liquidato agli aventi diritto le rendite loro spettanti. In particolare 80 mila lire mensili alla vedova di Mario Gaiga, 46 mila mensili alla vedova di Fortunato Greco, 75 mila mensili alla vedova di Paolo Vasco, 39 mila mensili ai genitori di Gavino Mereu e 30 mila mensili ai genitori di Vincenzo Lombardo. Lo stesso Istituto ha già versato ad ogni famiglia l'indennità funeraria. Spetta inoltre ai superstiti (moglie e figli) una rendita dell'AVS (Assicurazione vecchiaia e superstiti) il cui ammontare sarà ragguagliato all'età dell'assicurato, al suo periodo contributivo ed al suo guadagno.

In materia di elargizioni assistenziali, le famiglie delle vittime hanno ricevuto, subito dopo la sciagura, dei sussidi straordinari da parte del Consolato a Coira, nonché da parte di enti svizzeri, oltre al trasporto gratuito delle salme al paese di origine, a carico dell'impresa da cui dipendevano. Sarà presa a loro favore ogni altra provvidenza possibile.

Si aggiunge a tale proposito che, per una maggiore e più estesa attività assistenziale, è stata di recente promossa dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale l'istituzione di un'apposita fondazione col compito di intervenire — oltre che per le prime necessità — anche per il mantenimento, per la educazione e per la formazione professionale degli orfani e dei familiari di lavoratori deceduti sul lavoro all'estero.

In attesa che la predetta fondazione possa concretamente intervenire per il caso in esame, il Ministero del lavoro ha interessato l'Istituto nazionale assicurazione infortuni sul lavoro e gli uffici del lavoro delle località in cui risiedono i familiari delle vittime della sciagura di Oberalp per ogni possibile assistenza.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
OLIVA

CARUCCI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non intende disporre il riconoscimento di zona disagiata ai magazzini decentrati di Calzerosse, dipendenti dall'arsenale di Taranto.

Tali magazzini distano chilometri 11 da Grottaglie, chilometri 17 da Martina Franca, chilometri 17 da Taranto, chilometri 13 da Crispiano.

I magazzini di Calzerosse non sono raggiungibili con mezzi pubblici, poichè il bivio Martina-Grottaglie sulla statale Martina-Taranto, regolarmente percorsa da autocorriere, si trova ad una distanza di chilometri 6 dal deposito di Calzerosse e deve essere percorsa a piedi dai dipendenti di tale deposito.

Non si comprende come mai l'Amministrazione militare di Taranto abbia tolto la qualifica di zona disagiata ai magazzini di Cal-

zerosse e continui invece a riconoscerla a molti magazzini situati alla periferia di Taranto e raggiungibili con i normali mezzi pubblici interurbani, come le zone di Chiapparo, Carrino, S.P.S., SP2, SP3, eccetera.

Per sapere per quale motivo fra le 10 unità costituenti il personale che presta servizio al deposito di Calzerosse a favore di 4 di queste residenti a Taranto da parte dell'Amministrazione militare sia stato disposto il biglietto di viaggio gratuito, mentre alle rimanenti 6 unità provenienti da Martina Franca, Crispiano e Grottaglie non è corrisposto alcun compenso straordinario. (6751)

RISPOSTA. — Ai sensi delle vigenti disposizioni, le designazioni di località disagiate sono effettuate con decreti dei Ministri interessati di concerto con il Ministro del tesoro.

Il Ministro della difesa ha rinnovato lo scorso anno la proposta di includere la località Calzerosse fra quelle dichiarate disagiate, ai fini della corresponsione dell'indennità giornaliera di lire 100 ai dipendenti civili della Marina che ivi prestano servizio. La proposta non è stata, però, accolta, essendosi ritenuto che non ricorrano per la località di cui trattasi le condizioni di disagio che possano giustificare l'attribuzione di detta indennità.

Per quanto riguarda l'avvenuta concessione — cui accenna l'onorevole interrogante — del biglietto di viaggio gratuito a favore soltanto di parte del personale che presta servizio presso il deposito ed i magazzini ubicati nella zona di Calzerosse è da tener presente che il servizio di vigilanza e di custodia delle opere esistenti in località Calzerosse è affidato alla compagnia carabinieri del Comando in capo del dipartimento marittimo dello Jonio e del canale di Otranto, che vi provvede con operai guardie giurate, alcuni dei quali residenti a Taranto, altri autorizzati a risiedere a Martina Franca, Grottaglie e Crispiano.

Atteso che la destinazione di servizio di detti operai è Taranto, solo nei confronti di quelli ivi residenti ricorrono le condizioni stabilite dalla legge 15 aprile 1961, n. 291, relativa al trattamento economico di mis-

sione e di trasferimento dei dipendenti statali, che, all'articolo 13, prevede il rimborso delle spese di trasporto per le prestazioni lavorative rese fuori dell'ordinaria sede di servizio anche se il personale non acquista titolo all'indennità di trasferta.

In uguale situazione non si trovano, pertanto, gli operai residenti in località diverse da Taranto, i quali tuttavia sono agevolati dall'essere autorizzati a risiedere altrove.

Il Ministro della difesa
TREMELLONI

CONTE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*
— Premesso che:

oltre quattro anni fa i signori Barbone Antonio, Bibuino Nicola, Buonarota Guglielmo, Finamare Dante, Giampietro Amedeo, Magnifico Giovanni, Mecca Fiorino, Russi Ottavio, tutti locatari di appartamenti di proprietà della Gestione case per lavoratori, siti nello stabile ubicato in Foggia — Rione Martucci — terzo isolato (cantiere 88-90), inoltrarono in unico plico domanda per essere ammessi al riscatto degli appartamenti locati;

il 10 dicembre 1966 furono tutti convocati dal funzionario venuto appositamente da Bari, tranne il Magnifico Giovanni, a firmare i documenti per il passaggio di proprietà, e che alle richieste del Magnifico stesso si rispose che egli non era incluso nello elenco pervenuto da Roma;

dagli uffici di Roma dell'organismo predetto non è stato possibile, neanche da parte dell'interrogante, ottenere ulteriori spiegazioni circa la misteriosa esclusione,

si chiede di sapere:

1) le ragioni che hanno portato alla esclusione del Magnifico dall'esercizio del riscatto dell'appartamento;

2) nel caso ciò derivi da semplice disguido, i provvedimenti che intende prendere perchè altri casi del genere non abbiano a verificarsi;

3) quali provvedimenti intende prendere perchè il personale della Gestione sia meno tetragono alle segnalazioni di incón-

venienti e più corriuo a tener conto dei diritti e degli interessi dei lavoratori. (6548)

RISPOSTA. — Il signor Giovanni Magnifico ha presentato domanda al fine di ottenere il trasferimento, con iscrizione di ipoteca legale a favore della Gescal, della proprietà dell'alloggio, facente parte del cantiere numero 8890 in Foggia, mentre gli atti stipulati il 10 dicembre 1966 dagli altri locatari dello stesso cantiere, prevedono la semplice assegnazione degli immobili « a riscatto con patto di futura vendita ».

Pertanto, la richiesta che il predetto lavoratore ha formulato, invocando un diritto previsto dalla legge 14 febbraio 1963, n. 60, è tuttora valida ed è in attesa di essere definita.

A questo proposito, si ritiene opportuno rilevare che l'acquisto dell'alloggio, con pagamento immediato dei canoni residui e con iscrizione di ipoteca legale, è stato chiesto da circa 200.000 assegnatari e che il perfezionamento dei contratti di compravendita comporta varie e complesse operazioni (ricerca di dati contabili, approntamento di planimetrie, sia dell'alloggio che delle parti comuni, costruzioni di eventuali reciproche servitù eccetera).

Ciò spiega le ragioni per le quali alcune decine di migliaia di domande per il trasferimento della proprietà degli alloggi ex Ina-Casa, fra cui quella del Magnifico, non abbiano potuto essere evase sollecitamente.

Il Ministro dei lavori pubblici
MANCINI

DARÈ. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se, e in quale misura, il Ministero dell'interno è in grado di corrispondere all'esigenza di alleviare almeno i danni materiali subiti dalle innocenti vittime — o dai loro familiari superstiti — di atti di banditismo del genere di quelli purtroppo verificatisi recentemente a Milano. (6765)

RISPOSTA. — Ai familiari di ciascuna delle tre persone decedute durante i noti fatti criminosi del 25 settembre 1967 sono stati

erogati contributi straordinari per complessive lire 5 milioni.

Ai feriti, ai familiari degli stessi, nel caso di minori, sono stati erogati contributi straordinari, tenuto conto delle rispettive condizioni di bisogno e della gravità delle ferite riportate nella misura di lire 6.250.000.

Alla vedova del signor Roaldo Piva furono subito erogate lire 700.000 per le prime immediate necessità. Successivamente, il 10 ottobre scorso, è stata consegnata alla stessa la somma di lire 12.000.000 in buoni del Tesoro, in segno di solidarietà.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

FANELLI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per il completamento della strada di servizio forestale Fontitune-Prato di Mezzo nel territorio del comune di Picinisco in provincia di Frosinone.

L'interrogante fa presente che per tale opera la Cassa per il Mezzogiorno ha già speso la somma di lire 190 milioni ed ora per il completamento è stata preventivata dal Consorzio di bonifica Valle del Liri la somma di lire 200 milioni circa. (6362)

RISPOSTA. — La Cassa per il Mezzogiorno, in conformità alle direttive del piano di coordinamento di cui all'articolo 1 della legge 26 giugno 1965, n. 717, in sede di predisposizione del programma esecutivo 1966-1967, per quanto riguarda il settore della viabilità di bonifica, ha seguito il criterio di provvedere, in via prioritaria, alla sistemazione di strade esistenti per il successivo trasferimento alle competenti Amministrazioni locali, in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126. In via del tutto eccezionale sono stati previsti interventi per l'infittimento di reti stradali ricadenti nelle zone irrigue.

In conformità a tali criteri — tenuto presente che la strada Fontitune-Prato di Mezzo in agro di Picinisco si sviluppa in zona montana non interessata dall'irrigazione — si è

ritenuto di non poter inserire nel tronco stradale segnalato dall'onorevole interrogante.

Il Ministro senza portafoglio
PASTORE

FRANZA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per notizie in merito alla ispezione recentemente espletata sull'andamento dell'istituto salesiano di Caserta ed in particolare sull'andamento degli esami di licenza media inferiore i cui candidati in numero di 38 conseguirono tutti, nelle due sessioni, la licenza media meno uno il quale, tenuto conto dei voti trimestrali attribuitigli durante l'anno scolastico e dei lusinghieri risultati dei precedenti anni scolastici, avrebbe dovuto agevolmente superare le prove di esame. (6712)

RISPOSTA. — Negli esami di licenza media, svoltisi nell'anno scolastico 1966-67 presso l'istituto salesiano di Caserta, sotto la consueta vigilanza di un commissario governativo, furono respinti tre candidati.

Presso l'istituto non fu effettuata alcuna ispezione straordinaria; furono, invece, svolte le normali visite da parte dell'ispettore ministeriale incaricato di vigilare sullo svolgimento degli esami nelle scuole legalmente riconosciute della provincia di Caserta.

Il padre di uno dei candidati respinti si dolse, in un esposto, di tale esito negativo, sostenendone la difformità dalle valutazioni riportate dal figlio nel corso del predetto anno e dei precedenti.

Sulla base degli elementi acquisiti, si fa presente, al riguardo, che al predetto alunno, sia durante l'anno scolastico 1966-67 sia in quello precedente, erano state attribuite diverse votazioni di insufficienza e che egli era stato ammesso agli esami con giudizi negativi in tre materie.

D'altra parte, il predetto ispettore, in una sua visita all'istituto, non mancò di soffermarsi attentamente sugli elaborati del candidato e condivise i giudizi espressi sugli stessi dalla commissione.

Si fa, infine, presente che dalla relazione con cui l'ispettore ha riferito sullo svolgi-

mento degli esami nella predetta scuola non risultano riscontrate irregolarità a carico del predetto istituto, anche per quanto riguarda l'andamento generale.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

GARAVELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se non intendano compiere un passo presso il Governo francese affinché si accerti la veridicità dei giudizi sull'Italia attribuiti a De Gaulle nel libro di J. R. Tournoux: « La tragédie du Général ». (6909)

RISPOSTA. — Rispondo, anche a nome del Presidente del Consiglio dei ministri.

Desidero comunicarle che contatti avvenuti tra Governo italiano e quello francese hanno servito ad accertare che gli apprezzamenti sull'Italia attribuiti al generale De Gaulle dal signor Tournoux nel suo libro « La tragedia del Generale » non hanno alcun carattere di autenticità.

*Il Sottosegretario di Stato
per gli affari esteri*
LUPIS

LESSONA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non intenda intervenire presso la Soprintendenza ai monumenti della Toscana al fine di sollecitare il nulla-osta richiesto dal comune di Pescia per la costruzione di alloggi che si rendono necessari per venire incontro alle necessità di molte famiglie che non possono disporre di una abitazione adeguata e sono costrette ad emigrare in zone viciniori, oppure, dovendosi trasferire a Pescia, debbono sottostare ad affitti alti pregiudicanti il loro bilancio familiare. (6446)

RISPOSTA. — La costruzione, alla quale l'onorevole interrogante si riferisce, secondo l'originario progetto presentato dal comune di Pescia, sarebbe venuta a porsi in contrasto con le caratteristiche della zona

prescelta, la quale presenta notevole interesse panoramico ed è soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497.

Attese le esigenze rappresentate dal Comune, riguardanti l'abitazione di molte famiglie, la Soprintendenza ai monumenti di Firenze, effettuati gli opportuni rilievi *in loco*, suggerì con ogni sollecitudine i criteri per lo studio di un progetto di variante, concernenti sia l'altezza sia la distribuzione planimetrica e volumetrica dei corpi di fabbrica.

Per la messa a punto di tale progetto seguirono vari contatti tra la Soprintendenza e le parti interessate alla costruzione, le quali accolsero i predetti suggerimenti.

La questione risulta ormai definita con l'approvazione da parte della Soprintendenza di un progetto che contempera le predette esigenze con quelle della tutela paesaggistica.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

LUSSU. — *Al Ministro dell'interno.* — Sullo scioglimento del Consiglio comunale di Carbonia, provocato dalla mancanza del numero legale in alcune ripetute sue convocazioni.

Per conoscere se non ritenga necessario, ai fini di una rapida normalizzazione della amministrazione di quel centro minerario, fissare le elezioni al novembre 1967, subito dopo quelle già regolarmente indette per il 12 dello stesso mese.

Un elettorato prevalentemente operaio, e d'interessi operai, deve meno d'ogni altro soffrire d'una direzione commissariale la meno indicata, tranne esigenze motivate da situazioni straordinarie, alla educazione dell'autogoverno. (6763)

RISPOSTA. — Non riesce possibile addivenire alla rinnovazione del Consiglio comunale di Carbonia perchè tuttora sono in corso gli adempimenti di legge per lo scioglimento di quel consesso con decreto del Presidente della Repubblica.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

MAMMUCARI, GIGLIOTTI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere in quale modo si intendano fare rispettare alla Romana Gas le direttive più volte impartite con specifiche disposizioni orali e scritte concernenti i rapporti di collaborazione e di reciproca comprensione, ai fini del buon andamento delle aziende, tra maestranze e dirigenti aziendali, nel quadro del rigoroso rispetto dei principî costituzionali relativi alle libertà democratiche.

Gli interroganti fanno presente che un tenace attacco ai diritti dei lavoratori, alle prerogative delle Commissioni interne, all'attività dei Sindacati si è sviluppato alla Romana Gas da quando questa è entrata, sia pure in parte, nella famiglia del Gruppo ENI-AGIP. (6666)

RISPOSTA. — Nella interrogazione sopra riportata manca ogni riferimento a specifici provvedimenti adottati dalla direzione aziendale in contrasto con le libertà democratiche dei lavoratori. Per questo motivo non si è in grado di rispondere in maniera esauriente alle signorie loro onorevoli.

Si comunica soltanto che l'ENI, interpellato in proposito, ha fatto presente che presso l'esercizio Romana Gas non si sono dovute lamentare violazioni delle prerogative della commissione interna, degli accordi confederali e, in genere, del contratto collettivo di lavoro.

Il Ministro delle partecipazioni statali
Bo

MAMMUCARI, LEVI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per salvare le pitture di Giulio Romano, che adornano o adornavano i soffitti e le pareti del Palazzo Conti in Poli (Roma), pitture che o sono state coperte da una mano di calce o si stanno rompendo o stanno cadendo. (6615)

RISPOSTA. — Risulta che gli affreschi che decorano gli ambienti di Palazzo Conti in Poli (Roma) non sono opera di Giulio Romano bensì di maestri anonimi del tardo Cinquecento, seguaci degli Zuccari.

Il cattivo stato di conservazione sia degli affreschi sia dell'intero edificio — il quale appartiene per una parte al Comune e per l'altra a diverse famiglie — risale all'ultima guerra, quando l'immobile fu occupato dagli sfollati.

Per il restauro dei dipinti occorre che sia prima attuato quello architettonico dell'edificio. Peraltro, i ripetuti inviti rivolti ai proprietari affinché intraprendano i lavori di restauro architettonico, nonostante l'offerta di un contributo finanziario dello Stato, non hanno avuto esito positivo; d'altra parte, date le disagiate condizioni economiche delle famiglie che abitano nell'edificio, l'Amministrazione non ha ritenuto finora di ricorrere alla procedura coercitiva, sostituendosi ai proprietari e addebitando loro le spese.

Si assicura, comunque, che la questione è tenuta nella più attenta evidenza dall'Amministrazione, la quale non mancherà di adottare appena possibile, anche in relazione alle disponibilità di bilancio, gli opportuni provvedimenti per l'esecuzione dei restauri occorrenti al predetto palazzo.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

MORVIDI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza che l'Ospedale Grande degli Infermi di Viterbo, in data 31 luglio 1967, ha diramato « un invito a licitazione privata fornitura carne sino al 31 dicembre 1967 » con annesso un capitolato di oneri nel quale è contenuta la seguente riserva: « L'amministrazione dell'Ospedale si riserva la facoltà di mattare bestiame bovino proveniente dall'attività di allevamento e di ingrassamento effettuati presso la propria azienda agricola o proveniente di acquisti presso terzi »; se non ritenga che codesta ultima clausola — che l'interrogante desidera mettere in evidenza — rappresenti una palese contraddizione coi principi della licitazione privata in quanto contiene una chiara autorizzazione ad avvalersi contemporaneamente e *ad libitum* della trattativa privata in modo da pregiudicare sia gli interessi dell'Ente sia quelli

della ditta alla quale verrà affidato l'appalto in base al suddetto invito a licitazione privata. (6631)

RISPOSTA. — Con atto deliberativo del 15 luglio 1967, la deputazione amministrativa dell'Ospedale grande degli infermi di Viterbo chiedeva l'autorizzazione ad effettuare mediante licitazione privata la fornitura delle carni fresche macellate per il fabbisogno annuale degli istituti ospedalieri (ospedale per acuti e cronico « S. Simone »). Alla deliberazione era annesso il relativo capitolato speciale d'oneri, contenente, tra le altre condizioni generali di contratto, anche la riserva dell'amministrazione « di mattare bestiame bovino proveniente dall'attività dell'allevamento ed ingrassamento effettuati presso la propria azienda agraria o proveniente da acquisto presso terzi ».

L'ente, infatti, conduce in economia una azienda agraria ove, fra l'altro, viene curato al massimo l'allevamento del bestiame da latte e da carne (consistente attualmente in 80 capi, tra grandi e piccoli) in modo da ridurre sensibilmente gli acquisti da fornitori.

Presentandosi, peraltro, l'occasione vantaggiosa, e data la possibilità di reperire saltuariamente *in loco* bestiame vivo a prezzi notevolmente convenienti, l'ente si è voluto riservare la facoltà di procedere ad altri acquisti, pur essendo in atto il contratto di appalto per la fornitura di carni fresche macellate, destinando all'allevamento oppure alla mattazione il bestiame acquisito, a seconda delle necessità.

La riserva, anche se sotto l'aspetto formale potrebbe apparire in contrasto con i principi che regolano la licitazione privata, è stata apposta allo scopo di evitare eventuali contestazioni da parte dei fornitori, i quali potrebbero pretendere soltanto la mattazione dei capi nati ed ingrassati nell'azienda agraria.

Il medico provinciale di Viterbo, nell'autorizzare la licitazione privata, non ha ritenuto, per i motivi suesposti, di formulare alcun rilievo sulla riserva in questione.

Si ritiene opportuno, comunque, far presente che la gara, esperita il 12 agosto scorso è andata deserta, e che l'amministrazio-

ne è stata già invitata ad indire con sollecitudine una nuova asta, con la raccomandazione di eliminare dal capitolato quelle riserve o quelle clausole che potrebbero dare adito, sotto il profilo amministrativo, a possibili erronee interpretazioni.

Il Ministro della sanità
MARIOTTI

MORVIDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga che l'insegnamento del latino negli Istituti magistrali, secondo i programmi vigenti, prospettati di svolgersi in condizioni particolarmente pesanti e inevitabilmente insufficienti sì che un nuovo marchese Colombi, di ferrariana memoria, non esiterebbe a commentare: « le accademie si fanno o non si fanno ». Invero, nella terza classe delle scuole suddette, a partire dal 1968-69, con due sole ore di latino alla settimana (cioè press'a poco, con 15-20 lezioni per trimestre e 50-60 nell'intero anno scolastico) insegnanti ed alunni dovrebbero svolgere questo programma: sintassi del verbo ed elementi essenziali della sintassi del periodo; lettura di brani di Virgilio e di uno storico (Cesare o Livio); lineamenti generali della letteratura dalle origini fino a tutta l'età di Cesare e di Cicerone (cioè sette secoli, di cui almeno gli ultimi due particolarmente densi) con letture di testi in traduzione italiana. . . Naturalmente, in quelle due ore settimanali gli alunni dovranno fare almeno tre compiti in classe per trimestre e gli insegnanti dedicare una lezione alla correzione. Se poi si tratta di classi con 30-35 allievi, la valutazione obbiettiva di ciascuno e lo svolgimento del programma sembrano presentarsi come un problema di quadratura del circolo, il quale, non essendo solubile in matematica, non si vede come possa risolversi nell'insegnamento del latino.

Si domanda anche se non ritenga il Ministro provvedere in merito. (6675)

RISPOSTA. — Si osserva che, in armonia con le modifiche apportate con ordinanza 20 marzo 1967 ai programmi di studio del lati-

no nell'istituto magistrale, le opportune variazioni dell'orario d'insegnamento sono state introdotte col decreto interministeriale 23 giugno 1967. Col citato provvedimento, l'orario d'insegnamento della materia per la 2ª classe è stato portato da due a tre ore settimanali e quello per la 3ª classe da due a quattro.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

MORVIDI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere:

se è a conoscenza del voto unanime espresso dal Consiglio comunale di Viterbo il 1º luglio 1963 col quale si chiedeva il riconoscimento del territorio comunale di Viterbo quale località di cura, di soggiorno e di turismo;

se, in caso affermativo, nell'eventuale esame dell'anzidetta richiesta, è stato considerato che Viterbo è una delle località italiane che riuniscono in sé tutte e tre le caratteristiche una sola delle quali basterebbe a giustificare il provvedimento richiesto perchè Viterbo è località di « cura » per i suoi stabilimenti termali, di « soggiorno » per aver sempre avuto villeggianti estivi specialmente nelle frazioni comunali di Bagnai e di S. Martino al Cimino, di « turismo » in quanto importante centro d'arte e di storia medioevale;

se è stato considerato che il riconoscimento suddetto e la conseguente Azienda autonoma potrebbero validamente influire per la valorizzazione delle considerevoli risorse termali di Viterbo, la cui potenzialità venne valutata dall'ingegner Torquato Cristofori pari a 14.000 bagni giornalieri, mentre è finora utilizzata solo in parte minima a causa del mancato intervento statale più volte promesso da uomini di Governo fin dal 1946 e non mai realizzato con l'aggravante di aver deluso e di deludere un qualsiasi proposito d'intervento da parte di imprese private;

se è stato altresì considerato che la valorizzazione delle risorse termali viterbesi servirebbe ad alleviare il grave disagio eco-

nomico della città, ogni giorno più preoccupante per la carenza di iniziative industriali tanto pubbliche che private. (6809)

RISPOSTA. — Come è noto le aziende autonome di cura, soggiorno e turismo sono istituite nei territori riconosciuti stazioni di cura, soggiorno e turismo ai sensi dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 27 agosto 1960, n. 1042. A tale riconoscimento si provvede con decreto del Ministro per il turismo e lo spettacolo, di concerto con i Ministri per l'interno e le finanze, previo parere (obbligatorio) del Consiglio centrale per il turismo.

In merito a quanto in particolare forma oggetto della interrogazione della signoria vostra onorevole, si comunica che l'istruttoria della pratica per il riconoscimento della qualifica di stazione di cura, soggiorno e turismo al territorio comunale di Viterbo è stata completata e la pratica stessa dovrà essere sottoposta all'esame del Consiglio centrale per il turismo per il prescritto parere, ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 27 agosto 1960, n. 1043.

*Il Ministro del turismo
e dello spettacolo*
CORONA

NENCIONI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — L'interrogante, con riferimento al decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18, con cui è stato creato un comitato degli italiani all'estero « ai fini della migliore conoscenza dei problemi che interessano le collettività italiane all'estero e della predisposizione dell'azione per tutelarle e assisterle »;

al fatto che si è proceduto alla nomina di un rappresentante degli italiani in Etiopia, chiede di conoscere quali siano state le ragioni per cui si è ignorato negli adempimenti l'esistenza della casa degli italiani di Asmara che ha svolto una intensa azione, da circa dieci anni, per la tutela ed assistenza della comunità italiana in tutta l'Etiopia. (6740)

RISPOSTA. — Va escluso, anzitutto, che il Comitato consultivo degli italiani all'estero, previsto dall'articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, numero 18, abbia carattere « rappresentativo » delle collettività italiane all'estero. Tale carattere, che era stato auspicato e previsto dal Ministero degli affari esteri in una prima stesura delle norme di attuazione della legge delega, approvata dal Parlamento per l'ordinamento dell'Amministrazione degli affari esteri, a giudizio dell'apposita Commissione parlamentare fu dichiarato irrealizzabile nell'ambito della delega conferita al Governo.

Pertanto, non essendosi potuti attuare nella formazione del Comitato scopi di rappresentatività, si ritenne, invece, di designare trenta persone esperte nei molteplici problemi che interessano l'emigrazione (e più in generale la presenza italiana nel mondo), avendo cura, beninteso, di sceglierle nelle varie categorie professionali e sociali così come nei vari settori dell'assistenza, della tutela del lavoro, dell'istruzione, della cultura, eccetera, cercando altresì di ottenere una presenza proporzionata all'entità numerica del maggior numero possibile — se non di tutte — le collettività italiane all'estero.

In tale quadro si è ritenuto giusto che uno dei trenta membri appartenenti alle collettività italiane all'estero venisse scelto tra gli italiani residenti in Etiopia, ed a tale scopo, tra i connazionali residenti nelle varie località di quel Paese, si ritenne di nominare l'avvocato Gaetano Latilla, autorevole membro della collettività di Asmara, ove insegna diritto civile e diritto processuale presso la Scuola italiana di giurisprudenza, di cui è Presidente, magistrato eminente, legato all'ambiente etiopico da una luminosa tradizione familiare.

Detta scelta non può e non deve in alcun modo interpretarsi come ignoranza (tanto meno voluta) dell'azione che in Asmara viene svolta dalla « Casa degli italiani », a favore della quale, anzi, il Ministero degli affari esteri ha erogato costantemente contributi atti ad agevolare ed incrementare l'opera di assistenza e di tutela degli italiani residenti nella zona, ed ha sempre espresso il suo apprezzamento, d'altronde confermato

dallo scrivente in occasione di una sua recente visita a quella istituzione.

*Il Sottosegretario di Stato
per gli affari esteri*

OLIVA

PIASENTI. — *Al Ministro della difesa.* — Sull'attendibilità delle notizie recentemente diffuse dalla stampa circa eccidi che, dopo l'8 settembre 1943, la « Wehrmacht » avrebbe operato a danno di militari dell'« ARMIR ». (6764)

RISPOSTA. — Le notizie cui fa riferimento l'onorevole interrogante non possono essere considerate attendibili in quanto dopo l'8 settembre 1943 in territorio russo non esisteva più alcuna unità organizzata dell'Esercito italiano.

È noto, infatti, che i resti della nostra 8ª Armata, travolta nell'inverno 1942-43 sul Don con altre armate tedesche, rumene ed ungheresi, rientrarono in Italia nel periodo 23 dicembre 1942-22 maggio 1943.

Il Ministro della difesa
TREMELLONI

PINNA, PACE, GRIMALDI, MAGGIO, BASILE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se corrispondano al vero le voci correnti sui progetti di alienazione, con fini esclusivamente speculativi, delle aree di proprietà dell'ETFAS (ora Ente di sviluppo) situate nel litorale che va da Fertilia (Alghero) alla baia di Porto Conte.

In caso affermativo gli interpellanti domandano se sia altresì vero che il Ministro competente avrebbe emesso il necessario decreto di approvazione della deliberazione dell'Ente, le ragioni che avrebbero indotto il Ministro ad adottare decisioni di tale gravità diametralmente opposte ai solenni impegni assunti di fronte al Senato dal suo predecessore in occasione della discussione del disegno di legge sulla istituzione degli Enti di sviluppo; e se non ritenga infine indispensabile emanare immediatamente un provvedi-

mento di revoca del decreto, o quanto meno di sospensione o di interruzione dell'iter esecutivo degli eventuali deliberati dell'Ente sardo. (Già interp. n. 512) (6732)

RISPOSTA. — È innanzitutto da precisare che i terreni ricadenti lungo il litorale che va da Fertilia alla baia di Porto Conte, ai quali si riferiscono le signorie loro onorevoli, non sono di proprietà dell'ETFAS — ora ente di sviluppo in Sardegna — ma della Società bonifiche sarde, cui l'ente partecipa quale socio e alla quale furono da tempo ceduti dall'ente stesso in permuta di altri terreni, più idonei alla formazione di proprietà contadine.

In data 17 luglio 1966, l'ente ha inviato al Ministero, per l'approvazione, la delibera numero 8601 del 13 giugno 1966, con la quale decideva di autorizzare il proprio rappresentante in seno alla società a dare il proprio assenso per l'alienazione di alcuni lotti di terreno.

L'ente, in base anche alle prescrizioni del Ministero, al fine di evitare possibilità di speculazione e favorire nel contempo lo sviluppo turistico ed economico del comprensorio, ha dato l'assenso alla vendita alle seguenti condizioni:

che si tratti di lottizzazioni previste da appositi piani approvati dalla Sovrintendenza alle belle arti, ai fini del rispetto del vincolo del paesaggio, delle zone del verde e dell'accesso al mare;

che i singoli lotti abbiano una destinazione predeterminata dall'ente, nel quadro dei programmi di sviluppo elaborati per le varie zone;

che nei singoli contratti di alienazione siano contenute clausole risolutive qualora il terreno venduto non venga utilizzato, entro un ragionevole periodo di tempo, per lo scopo dichiarato nel contratto stesso, direttamente dall'acquirente. Ciò ad evitare eventuali artificiose lievitazioni di prezzi;

che i terreni siano sottoposti alla stima di apposita commissione consultiva dell'ente, nonché a quella dell'Ufficio tecnico erariale e che le vendite siano assentite ad un

prezzo non al di sotto della maggiore tra le due valutazioni;

che, in relazione alle iniziative da realizzare nelle singole zone, la società alienante proceda alle vendite mediante pubblica gara, qualora ne ricorrano le condizioni e la opportunità.

Non sembra che si potessero imporre maggiori misure cautelative ove si consideri che i terreni, come si è già precisato, fanno parte del patrimonio di una società privata.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
RESTIVO

PIRASTU. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga necessario, ai fini di un rapido ristabilimento della vita democratica comunale, fissare le elezioni amministrative nel comune di Assemini, al 3 dicembre 1967 o in altra data dello stesso mese.

Il Consiglio comunale di Assemini è stato sciolto in seguito alle dimissioni della maggioranza dei consiglieri e si pone la necessità di eleggere subito una amministrazione democratica per la risoluzione dei gravi problemi civili ed economici di detto importante Comune. (6784)

RISPOSTA. — In data 4 settembre ultimo scorso, 18 consiglieri su 20 del comune di Assemini hanno rassegnato le dimissioni dalla carica. In data 28 dello stesso mese il prefetto di Cagliari ha provveduto alla nomina di un commissario per la temporanea amministrazione dell'ente.

Il perdurare delle stesse difficoltà che hanno reso precario e paralizzante il funzionamento della precedente amministrazione elettiva, con gravissimo danno per la civica azienda, ha appalesato la opportunità di non includere, nel ciclo autunnale di elezioni amministrative, il comune di Assemini, anche perchè non sono scaduti i termini per la gestione straordinaria dell'ente.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

PIRASTU, POLANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se non ritenga necessario, ai fini di un rapido ristabilimento della vita democratica comunale, fissare le elezioni amministrative nel comune di Carbonia al 3 dicembre 1967 o in altra data dello stesso mese.

Gli interroganti sottolineano la particolare situazione del comune di Carbonia, le pesanti difficoltà anche di carattere finanziario in cui si dibatte il Comune stesso e i gravi problemi cittadini che devono essere risolti. Chiedono, pertanto, la sollecita fissazione delle elezioni amministrative in detto Comune, al fine di eleggere subito una amministrazione democratica che assicuri lo sviluppo civile ed economico di questo importante centro operaio e cittadino. (6785)

RISPOSTA. — Non riesce possibile addvenire alla rinnovazione del consiglio comunale di Carbonia perchè sono tuttora in corso gli adempimenti di legge per lo scioglimento di quel consesso con decreto del Presidente della Repubblica.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

POLANO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere se, in considerazione del grave danno che vengono a subire gli allevatori di suini per la drastica misura adottata dal Ministro della sanità di far abbattere tutti i suini delle zone colpite dalla peste suina africana, non ritenga di predisporre con tutta urgenza concreti e validi provvedimenti atti a far fronte, a situazione sanitaria normalizzata, alle esigenze future di ricostituzione degli allevamenti distrutti sia per ciò che concerne contributi e mutui a basso tasso agevolato sull'acquisto di riproduttori, che per quanto riguarda gli stessi contributi e mutui sulle spese di ripristino delle attrezzature. (6101)

RISPOSTA. — Come è noto alla signoria vostra onorevole, il decreto-legge 8 maggio 1967, n. 247, convertito nella legge 7 luglio 1967, n. 514, all'articolo 1, ha previsto, tra

l'altro, la concessione, da parte del Ministero della sanità, di particolari indennizzi, variabili da lire 6.000 a lire 24.000 a capo, per l'abbattimento dei suini infetti o sospetti di peste suina africana o di peste suina classica.

L'importo di tali indennizzi è per i tre quarti a carico dello Stato e per un quarto a carico della Provincia.

Lo stesso provvedimento legislativo, all'articolo 9, ha inoltre previsto la concessione, da parte di questo Ministero, di contributi nella misura del 70 per cento e del 40 per cento sulla spesa per l'acquisto, rispettivamente, di riproduttori suini e di magroni e lattonzoli, in sostituzione di quelli abbattuti per ordine dell'autorità sanitaria.

In considerazione, poi, dello stato di disagio in cui sono venute a trovarsi molte aziende agricole che, per effetto della contrazione del commercio dei suinetti, sono state costrette a mantenerli in allevamento, facendo ricorso al mercato per l'acquisto di mangimi, questo Ministero, con circolare del 28 luglio 1967, ha impartito disposizioni agli istituti di credito e agli ispettorati agrari al fine di assicurare alle predette aziende la precedenza nella concessione dei prestiti agevolati, previsti dagli articoli 11 e 13 della legge 27 ottobre 1966, n. 910 (piano verde n. 2).

Infine, per il ripristino delle attrezzature, gli allevatori interessati hanno la possibilità di avvalersi dei contributi, oppure dei mutui pluriennali a tasso d'interesse particolarmente agevolato, previsti dall'articolo 16 dello stesso piano verde a favore d'iniziative intese sia alla costruzione che all'ammodernamento ed ampliamento di organiche strutture zootecniche.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
RESTIVO

POLANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se sia informato della situazione che si è venuta a creare nel comune di Sennori (Sassari), e precisamente:

1) la Giunta attualmente in carica — o meglio quel che resta della Giunta a suo tempo costituita — non dispone più di una maggioranza, essendosi ritirato dalla

Giunta e dalla maggioranza il gruppo della Lista civica che prima collaborava con la Democrazia cristiana e con essa aveva formato la maggioranza consiliare;

2) per ben due volte: il 24 gennaio ed il 13 marzo 1967 il Consiglio ha respinto il bilancio di previsione per l'esercizio in corso;

3) dal marzo 1967 il Consiglio non è stato più convocato, sebbene sia stata presentata una richiesta di convocazione da parte di otto consiglieri (del PCI e del PSU) che formano oltre un terzo dei venti Consiglieri di cui si compone il Consiglio comunale di Sassari;

4) che pure essendo trascorsi dal 12 giugno 1967, data della presentazione della domanda, i dieci giorni previsti dalla legge per la convocazione del Consiglio, questo non è stato ancora convocato.

L'interrogante chiede di conoscere gli intendimenti del Ministro per far rispettare la legge al Sindaco ed alla restante parte della Giunta di Sassari, e perchè, pertanto, questi procedano alla convocazione di quel Consiglio comunale. (6509)

RISPOSTA. — Da alcuni mesi si è determinata nell'Amministrazione comunale di Sennori una situazione di disagio, a causa dei contrasti insorti in seno alla maggioranza, tanto che quel civico consesso non è riuscito, per insufficienza del *quorum* di voti necessario, ad approvare il bilancio. È, pertanto, intervenuta la competente Sezione regionale di controllo, che vi ha provveduto, in via sostitutiva, a mezzo di un commissario *ad acta*.

Dal marzo scorso, il Consiglio comunale non è stato più convocato, ma la giunta municipale continua a svolgere normalmente le proprie funzioni.

A seguito dell'intervento del prefetto, il consiglio comunale s'è riunito il giorno 2 agosto scorso. Nel corso di tale seduta 12 consiglieri hanno rassegnato le dimissioni ponendo, quel consesso, nell'impossibilità di svolgere ulteriormente le proprie funzioni.

Da allora, nessuna richiesta è stata inoltrata per la convocazione dello stesso Consiglio comunale.

Il prefetto di Sassari, tuttavia, in data 6 ottobre ultimo scorso ha già provveduto ad invitare il sindaco perchè convochi il Consiglio per la presa d'atto delle dimissioni sopracitate.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI

POLANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali urgenti misure vorrà adottare per evitare che nell'imminente anno scolastico gli alunni delle scuole elementari del comune di Nulvi (Sassari) vengano a trovarsi nell'impossibilità di frequentare la scuola, giacchè tutto il caseggiato scolastico è attualmente inabitabile e le autorità scolastiche avrebbero deciso di chiuderlo.

Si fanno presenti le seguenti circostanze:

1) all'inizio dell'anno scolastico 1965-66, l'Ingegnere del Genio civile di Sassari espressamente venuto a Nulvi su richiesta del Sindaco, aveva dichiarato che il piano superiore delle scuole elementari presentava gravissime lesioni e ne aveva ordinato l'immediato sgombero. Da allora le lezioni si sono svolte nelle aule del piano terreno, senza riscaldamento, con orario alternato e col pericolo costante di un crollo, mentre alcune classi venivano sistemate in magazzini privati privi di ogni impianto igienico;

2) le lesioni si sono ampliate e ora interessano anche il piano terreno per cui — come già detto — tutto l'edificio è in condizioni di pericolosità;

3) l'Amministrazione comunale di Nulvi, essendosi rivolta al Provveditore agli studi, ebbe la seguente risposta in data 23 luglio 1966: « La domanda del Sindaco di Nulvi intesa ad ottenere i benefici della legge 9 agosto 1954, per l'arredamento, l'ampliamento ed il restauro delle scuole elementari è tenuta in particolare evidenza e verrà trasmessa con la annotazione « opera necessarissima ed urgente »;

4) a sua volta, il Ministro della pubblica istruzione comunicava: « ... e si assicura che non mancherà di esaminare la richiesta di codesto Ente con particolare attenzione... ».

Non risulta tuttavia che la richiesta dell'Amministrazione comunale di Nulvi sia stata esaminata nè che siano state adottate adeguate decisioni dal Ministero, per cui l'interrogante ritiene che, essendosi aggravata la situazione per quanto riguarda il caseggiato scolastico di quel Comune, la richiesta dell'Amministrazione comunale per ottenere i mezzi necessari al ripristino dell'edificio stesso debba essere urgentemente esaminata con particolare attenzione. (6697)

RISPOSTA. — Non fu possibile ammettere il comune di Nulvi ai benefici della legge 9 agosto 1954, n. 645, per il restauro dell'edificio delle scuole elementari, a causa del totale esaurimento degli stanziamenti previsti dalla citata legge e dalle successive modificazioni e integrazioni.

Peraltro, le esigenze edilizie delle predette scuole saranno tenute nella più attenta considerazione, in sede di formulazione dei programmi d'intervento previsti dalla legge 28 luglio 1967, n. 641. Le opportune istruzioni, circa le modalità e i termini delle richieste per l'inclusione delle opere di edilizia scolastica nei prossimi programmi, sono state date con circolare n. 303 dell'8 agosto 1967.

Per assicurare il funzionamento delle classi nel corrente anno scolastico non sono mancati gli opportuni interventi degli organi locali competenti. Tra l'altro, nel settembre scorso sono stati effettuati accertamenti tecnici sullo stato dell'attuale edificio scolastico, dai quali non sono emersi nuovi elementi che impedissero l'occupazione dello stabile al piano inferiore.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

POLANO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non intenda riesaminare, per un suo favorevole accoglimento, la pratica circa la richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale di Anela (Sassari) per l'istituzione in quel Comune della scuola media.

Si fa presente che il Provveditorato agli studi di Sassari, nell'inviare il piano di sviluppo e di assestamento della scuola media per l'anno scolastico 1967-68 ebbe a prospettare l'esigenza di quella popolazione, in particolare per il comune di Anela, chiedendo che in detto Comune venisse istituita la scuola media, ma il Ministero non accoglieva tale richiesta; risulta, tuttavia, che, da parte sua, il Provveditore agli studi ritiene di dover insistere perchè siano soddisfatte le esigenze di quella popolazione.

Stando così le cose l'interrogante ritiene che il Ministro, di fronte al parere favorevole insistentemente espresso dal Provveditore agli studi, non dovrebbe avere ragioni per mantenere la sua precedente decisione negativa. (6698)

RISPOSTA. — Non è stato possibile istituire, nel comune di Anela (Sassari), una sezione staccata di scuola media, non sussistendo, secondo quanto previsto dalla circolare n. 21 del 16 gennaio 1967, un numero sufficiente di licenziati dalla scuola elementare.

Il proseguimento degli studi obbligatori nelle località, come quella di Anela, per le quali, tra l'altro, è difficoltoso attuare il servizio di trasporto degli alunni, può essere assicurato con i mezzi straordinari di cui all'articolo 10, ultimo comma, della legge 31 dicembre 1962, n. 1859.

Nella predetta località funzionavano fino allo scorso anno classi con insegnamento televisivo, tipo d'insegnamento, questo, che si è ritenuto opportuno non attuare più a decorrere dal corrente anno scolastico.

È stato, peraltro, previsto, ai sensi della citata norma, una nuova forma d'intervento, consistente nell'istituzione di corsi statali di preparazione agli esami di idoneità e di licenza della scuola media.

Il funzionamento di tali corsi nel comune di Anela è subordinato all'autorizzazione del provveditore agli studi, secondo le disposizioni contenute nella circolare n. 348 del 30 settembre 1967.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

ROFFI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord.* — Per sapere:

a) se sia esatto che l'industriale ferrarese Felisatti ha ottenuto un finanziamento di due miliardi per nuovi impianti industriali a Rovigo;

b) se sia a conoscenza che l'industriale ha pubblicamente annunciato l'intenzione di avvalersi di detto finanziamento per trasferire gradualmente la maggior parte del macchinario e delle maestranze dal suo stabilimento di Ferrara a Rovigo, riducendo a quasi nulla l'attività dello stabilimento ferrarese;

c) se non ritenga che ciò costituisca una patente violazione della lettera e dello spirito di tutte le provvidenze in favore delle zone depresse, che hanno ovviamente il fine di favorire « nuove » iniziative e non già quello di trasferire ditte industriali da zone non depresse a zone depresse, col risultato di deprimere anche le prime, senza peraltro avvantaggiare le seconde, alimentando così col pubblico danaro illecite speculazioni e indebiti arricchimenti di privati; a tale pericolo è particolarmente esposta la zona industriale di Ferrara confinante appunto con una zona depressa;

d) se non intenda, pertanto, nel reciproco interesse di Ferrara e di Rovigo, condizionare l'erogazione di detto finanziamento al preciso impegno di mantenere integro lo stabilimento di Ferrara — peraltro ampiamente attivo — e di assumere per i progettati impianti di Rovigo mano d'opera in prevalenza locale, revocando il finanziamento stesso qualora l'industriale non si attenga a tale impegno. (*Già interr. or. n. 1814*) (6878)

RISPOSTA. — Si premette che nessun finanziamento è stato ancora concesso, ai sensi e per gli effetti della legge 22 luglio 1966, n. 614, per iniziative industriali ubicate nelle zone depresse del Centro-nord. D'altra parte, la delimitazione di tali zone — che è provvedimento pregiudiziale all'attuazione delle provvidenze recate dalla citata legge

n. 614 — è avvenuta solo in data 31 luglio corrente anno.

Il finanziamento che l'onorevole interrogante asserisce essere stato concesso all'industriale Felisatti per la realizzazione di un nuovo impianto industriale nella città di Rovigo, è stato evidentemente concordato tra l'interessato e un qualunque istituto bancario o istituto di credito a medio termine, al di fuori della normativa prevista dalla legge n. 614.

Va, peraltro, segnalato che una larga fascia del territorio di Ferrara è stata inserita tra le zone depresse, in attuazione dell'articolo 1 della citata legge n. 614; il che dovrebbe ridurre i fattori di squilibrio nella dislocazione delle imprese industriali fra le provincie di Ferrara e di Rovigo.

A prescindere da questo caso particolare, si tiene ad assicurare che il Comitato presieduto dallo scrivente nel formulare, tra breve, i criteri e le direttive del piano quinquennale di coordinamento, di cui all'articolo 1 della citata legge n. 614, non mancherà di esaminare la possibilità di stabilire misure atte ad evitare che l'auspicata localizzazione di impianti industriali in zone depresse, determini influssi economicamente negativi in altre zone, a seguito della cessazione di attività industriali analoghe, svolte dai medesimi operatori.

In particolare, occorrerà definire, con attenta cautela, il concetto di « nuovi impianti industriali », che l'articolo 5 della più volte richiamata legge n. 614 ammette ai finanziamenti a tasso agevolato, escludendo puri e semplici trasferimenti di iniziative da zona a zona, ispirati dall'intento di lucrare i benefici straordinari previsti per i territori depressi.

Il Ministro senza portafoglio
PASTORE

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se corrisponda a verità la notizia secondo la quale il Ministero della pubblica istruzione intenderebbe istituire un Liceo artistico statale nella città di Genova e se

non sia invece più opportuno prendere in considerazione la statizzazione del Liceo artistico « Nicolò Barabino » esistente a Genova da molti anni e di cui è nota la positiva attività. Tale liceo, gestito dal Comune, è legalmente riconosciuto dal 1939, è sede di Commissioni di maturità e, in eccezione alle norme generali che vietano le iscrizioni dei candidati privatisti agli esami di maturità presso le scuole non statali, è delegato dal Ministero ad accettare per i suddetti esami tutti i privatisti della provincia.

Esso, inoltre, occuperà con l'ottobre 1967 una nuova sede appositamente costruita e accuratamente strutturata per le necessità di lavoro di una scuola di questo tipo, diventando il Liceo artistico più attrezzato in sede nazionale. (6550)

RISPOSTA. — Non è possibile procedere alla statizzazione del liceo artistico « N. Barabino » di Genova, che è un istituto legalmente riconosciuto, dato che le vigenti disposizioni prevedono soltanto la statizzazione degli istituti pareggiati. L'istanza per il pareggiamento del predetto liceo è stata presentata dal comune di Genova recentemente ed è ora all'esame del Ministero.

A decorrere dal corrente anno scolastico si è ritenuto opportuno istituire in Genova una sezione staccata (1ª classe) del liceo artistico di Torino.

L'istituzione non pregiudica il pareggiamento e, qualora ne ricorrano le condizioni previste dalla legge, l'eventuale successiva statizzazione del predetto liceo legalmente riconosciuto.

Il Ministro della pubblica istruzione
GUI

ROMANO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti ritenga di dover adottare per l'attività fitosanitaria nel settore del pomodoro e del tabacco in Campania, in considerazione del fatto che l'Ispettorato agrario compartimentale di tale Regione ha ritenuto di dover escludere le predette colture da quelle ammissibili a contributo ai sensi del-

l'articolo 7 della legge 27 ottobre 1966, n. 910.

L'interrogante ritiene di dover sottolineare il fatto che tale decisione è assolutamente contraria allo spirito della legge, che voleva, invece, offrire un mezzo valido per la difesa fitosanitaria non solamente per le colture più rare e meno produttive, ma anche e soprattutto per le colture ad alto reddito, come, ad esempio, il tabacco, esposto ad attacchi massicci di peronospora. (6731)

RISPOSTA. — In relazione alle direttive nazionali e regionali e alle conseguenti istruzioni impartite dal Ministero per l'applicazione dell'articolo 7 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, si è svolta, presso l'ispettorato agrario compartimentale di Napoli, una riunione per stabilire quali parassiti dovessero essere presi in considerazione, ai fini dell'ammissione a contributo delle relative spese di lotta.

In tale riunione, i capi degli ispettorati provinciali ed i direttori dell'Osservatorio per le malattie delle piante di Portici sono venuti nella determinazione di escludere da ogni intervento contributivo, tra l'altro, le spese di lotta contro la peronospora del pomodoro, e ciò allo scopo di concentrare i mezzi finanziari disponibili contro parassiti non ancora efficacemente combattuti, che danneggiano colture più pregiate e di maggiore importanza per l'esportazione e, quindi, per l'economia della regione.

Per quanto si riferisce alla difesa del tabacco dalla peronospora tabacina, si fa presente che detta coltura non è compresa tra quelle che possano beneficiare dei contributi previsti dal punto a) dell'articolo 7 della legge 27 ottobre 1966, n. 910, e ciò perchè i relativi interventi, come è noto, sono di competenza del Ministero delle finanze.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
RESTIVO

VERONESI, CATALDO, ROVERE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Rilevato che con i Regolamenti nn. 150/67,

151/67, 152/67, 153/67, 154/67, 155/67 del 23 giugno 1967 la Commissione della CEE ha definito gli elementi che consentono a ciascuno Stato membro di predisporre gli interventi sul mercato dei prodotti ortofrutticoli previsti dal Regolamento n. 159/66;

considerato che per i pomodori, i limoni e le pesche la campagna di commercializzazione si è già da tempo iniziata,

si chiede di conoscere:

a) se si è provveduto ad organizzare un servizio per la rilevazione giornaliera dei prezzi sui mercati rappresentativi alla produzione dei prodotti surricordati;

b) i motivi per cui non è stato ancora fissato il prezzo di acquisto valevole per il mercato italiano relativo ai pomodori, ai limoni e alle pesche;

c) se sono state predisposte le necessarie attrezzature per assicurare l'acquisto dei prodotti per i quali può verificarsi una situazione di crisi grave del mercato. (6572)

RISPOSTA. — In merito alle specifiche domande delle signorie loro onorevoli, si precisa:

a) il Ministero, in ottemperanza agli impegni assunti in sede comunitaria e alle disposizioni dei regolamenti sui prodotti ortofrutticoli n. 23/62/CEE e n. 159/66/CEE, ha già provveduto ad organizzare un servizio di rilevazione dei prezzi dei prodotti ortofrutticoli soggetti ad intervento, sui mercati alla produzione più rappresentativi;

b) il prezzo di acquisto, valevole per il mercato italiano, relativo ai pomodori, ai limoni e alle pesche è stato fissato con decreto ministeriale dell'8 agosto 1967;

c) come è noto, la legge 13 maggio 1967, n. 267, ha demandato all'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA), il compito di intervenire, su disposizione del Ministro dell'agricoltura e delle foreste, nei casi di grave crisi di mercato dei prodotti ortofrutticoli di cui all'allegato 1 del regolamento della CEE n. 159/66.

L'AIMA ha già provveduto ad istituire l'albo dei soggetti riconosciuti idonei ad

assolvere i compiti esecutivi relativi a tali interventi.

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste
RESTIVO

VERONESI, CATALDO, ROVERE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i quantitativi di carne suina e bovina congelata e refrigerata che siano stati respinti all'origine dagli Uffici veterinari di confine e di porto per motivi sanitari negli anni 1961-62-63-64-65-66-67. (6649)

RISPOSTA. — I quantitativi di carne suina e bovina refrigerata e congelata respinti all'origine dagli uffici veterinari di porto, aeroporto e di frontiera per motivi sanitari sono stati i seguenti:

per l'anno 1961	quintali	1.052
» » 1962	»	1.197,51
» » 1963	»	6.366,81
» » 1964	»	1.472,54
» » 1965	»	1.229,37
» » 1966	»	5.873,90
» » 1967	»	10.187,42
Totale al 31-8-1967	»	<u>27.379,55</u>

Il Ministro della sanità
MARIOTTI

VERONESI, PALUMBO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se ritenga che possano rientrare nei criteri della più oculata condotta amministrativa, sulla quale dovrebbero regolarsi specialmente le am-

ministrazioni di Enti locali con bilanci deficitari, la corsa in atto da qualche anno ai gemellaggi, alle visite di cortesia, ai viaggi delle cosiddette Commissioni di studio per cui gruppi di amministratori si trasferiscono all'estero con il conseguente obbligo del ricambio, ed egualmente la crescente abitudine di attuare delegazioni di amministratori comunali e provinciali che si portano in Roma per conferire con membri ed uffici del Governo su problemi che esulano e superano i fini istituzionali degli Enti locali.

In particolare, per conoscere se e quali iniziative ritenga opportuno prendere per evitare il ripetersi delle sopra lamentate situazioni che, in molti casi, finiscono per risultare un fatto di turismo di alcuni amministratori con onere a carico degli amministrati. (6652)

RISPOSTA. — Gli atti deliberativi delle Amministrazioni comunali e provinciali che riguardano iniziative per gemellaggi con enti locali di altri Paesi e per viaggi all'estero dei rappresentanti delle Amministrazioni stesse — iniziative che devono anche essere preventivamente portate a conoscenza del Ministero degli affari esteri — sono sempre sottoposti all'esame delle Giunte provinciali amministrative, e l'organo di tutela non manca, per costante indirizzo, di esaminare tali atti in relazione alla natura delle spese facoltative di cui trattasi e, quindi, delle condizioni degli enti deliberanti.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
GASPARI