SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

54° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 635, 637, 640
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 636, 637, 638
POLLASTRELLI (*PCI*) 639
SIGNORI (*PSI*) 636, 637

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Provvidenze a favore del personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici, vittima di azioni criminose » **(1091-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE 640

« Proroga del contratto di assunzione del personale previsto dall'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15 » **(1434)**
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . 640, 643, 644 e *passim*
CEBRELLI (*PCI*) 645
MANNO (*DN-CD*) . . . . . *Pag.* 644
SANTALCO (*DC*) 643
SEGRETO (*PSI*), *relatore alla Commissione* . 644
TIRIOLO, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* . . . 641, 642, 644

La seduta ha inizio alle ore 9,10.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Svolgimento di interrogazioni

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

La prima interrogazione è del senatore Signori. Ne do lettura:

SIGNORI. — *Ai Ministri dei trasporti e della difesa.* — Premesso che sull'aeroporto di Grosseto è stata autorizzata, da parte della « Civilavia », dopo un anno di schermaglie burocratiche, una serie di voli *charters*

per turisti della società « Sterling Airways S/A » e che ciò significa che lo scalo di Grosseto è stato ritenuto idoneo a tutti gli effetti per l'agibilità, cioè per ricevere traffico aereo civile commerciale internazionale, l'interrogante chiede di conoscere se non si ritiene che non esista alcun impedimento acchè possano farvi scalo anche i voli estivi Milano-Grosseto, e viceversa, della compagnia ATI, considerato che si tratta di servizi aerei nazionali e che gli stessi sono stati richiesti alla « Civilavia » come voli a carattere discontinuo ed occasionale, e cioè non di linea, o, come dire, alla stessa stregua dei voli della società « Sterling Airways ».

L'aeroporto di Grosseto, infatti, non può che essere agibile per tutti, visto che, a maggior ragione, il traffico dell'ATI, essendo nazionale, pone meno problemi di quello internazionale della società « Sterling Airways ».

Per sapere, infine, se non si ritiene di autorizzare con urgenza i voli estivi Milano-Grosseto, e viceversa, della compagnia ATI, considerando quanto già detto e considerando anche che non può essere perduto altro tempo se non si vuole arrecare un serio danno all'economia di Grosseto, dei comuni costieri e dell'intera provincia.

(3 - 00535)

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si risponde anche a nome del Ministro della difesa.

Nessun impedimento, sia di ordine tecnico che di ordine amministrativo, sussiste perchè i voli ATI Milano-Grosseto possano essere effettuati.

Infatti, la società ATI, in seguito a sua specifica richiesta, ha già effettuato, su autorizzazione tempestivamente concessa dall'amministrazione, il collegamento Milano-Grosseto e viceversa con un servizio trisettimanale dal 24 giugno al 18 settembre 1977.

Per il periodo estivo dell'anno in corso, invece, da parte della medesima società non è stata avanzata nessuna richiesta per effettuare il collegamento in questione; anzi, all'invito dell'amministrazione a ripetere anche per quest'anno i collegamenti effettuati l'anno precedente, si è dichiarata impossibilitata a ripristinarli, adducendo carenze operative determinate dal pieno impiego di tutti gli aeromobili nelle altre attività di linea.

Poichè trattasi di collegamenti a domanda e non già di linee in concessione, l'amministrazione non ha potuto esigere che i voli in questione venissero comunque operati da detta società.

Al fine di tutelare gli interessi connessi alle correnti turistiche che fanno capo alla zona del grossetano, l'amministrazione ha, quindi, invitato gli altri vettori aerei nazionali ad effettuare il servizio rifiutato dall'ATI, ricevendo risposta positiva soltanto dalla società Avioligure, che, peraltro, non ha potuto effettuare alcun collegamento a causa dell'ormai decorso periodo estivo.

S I G N O R I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, nel lamentare il tono purtroppo fortemente burocratico della concisa risposta del rappresentante del Governo, desidero sottolineare ancora una volta come la mia interrogazione, presentata peraltro molto tempo fa, in sostanza tendesse a richiamare l'attenzione dei Ministri competenti sul fatto che si continua ad arrivare alle soglie della stagione turistica senza che l'annoso problema relativo alla possibilità di scalo nell'aeroporto di Grosseto venga risolto per l'insorgere sempre all'ultimo momento di difficoltà e di complicazioni di vario genere, non considerando invece che — come è detto nell'interrogazione stessa — l'aeroporto in questione è ormai da tempo completamente agibile a tale scopo.

Per questi motivi debbo quindi dichiararmi insoddisfatto della risposta fornitami, permettendomi nel contempo di rivolgere al rappresentante del Governo una viva raccomandazione affinchè per il futuro si cerchi di superare per tempo quegli ostacoli di carattere burocratico che fino ad oggi hanno impedito un regolare funzionamento dei servizi aerei per Grosseto e di chiarire definitivamente la questione anche al fine di dare certezza agli operatori turistici della zona sulla fattibilità dei collegamenti aerei sia con la Svezia sia con Milano.

P R E S I D E N T E . Segue un'altra interrogazione del senatore Signori. Ne do lettura:

SIGNORI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Il disastro ferroviario avvenuto a Fornacette, sulla linea Firenze-Pisa, che ha colpito l'opinione pubblica della Toscana, solleva inquietanti interrogativi ai quali urge dare convincenti risposte.

Ciò detto, l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative immediate si intendono assumere per accertare le cause del disastro e le eventuali responsabilità.

(3 - 00908)

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Per l'accertamento delle cause ed eventuali responsabilità del deragliamento del treno 2371 Pisa-Firenze del 10 marzo 1978, in corrispondenza del rallentamento a 30 chilometri orari per il transito sul ponte metallico del fiume Bientina in località Fornacette tra le stazioni di Cascina e Pontedera, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, parallelamente agli accertamenti disposti dall'Autorità giudiziaria, ha prontamente nominato una commissione di inchiesta, presieduta da un dirigente generale.

Tale commissione ha iniziato i propri lavori, sin dal mattino del 10 marzo, poche ore dopo il luttuoso incidente.

Dall'inchiesta è emerso:

che il rallentamento in corrispondenza del fiume Bientina (km 65+388) era stato regolarmente prescritto dalla stazione di Pisa C.le al macchinista del treno;

che i segnali di rallentamento erano regolarmente esposti ed efficienti nel giorno dell'incidente;

che i dispositivi di frenatura del treno erano regolarmente funzionanti ed efficienti al momento dell'incidente tanto che le ultime tre carozze del treno rimaste integre sulle rotaie risultavano, ancora alle ore 11 del giorno dell'incidente, con i freni serrati. Del resto il convoglio aveva effettuato regolarmente 19 fermate senza che alcuna anormalità venisse rilevata nel comportamento del freno automatico.

Tutto ciò premesso, risulta chiaramente che l'incidente deve addebitarsi al mancato rispetto del rallentamento sulla deviazione del ponte in ferro provvisorio sul canale emissario del Bientina, rallentamento che venne affrontato a velocità superiore al triplo di quella prescritta, per intempestivo azionamento del freno continuo.

S I G N O R I . Debbo dichiararmi purtroppo insoddisfatto anche della risposta data dal rappresentante del Governo a questa mia seconda interrogazione, in quanto si limita a ribadire quella che fu la tesi ufficiale in ordine alle cause dell'incidente di cui trattasi, sostenuta immediatamente dopo il disastro, secondo la quale la responsabilità dello stesso ricade solo sul personale di macchina, che non si sarebbe comportato come avrebbe dovuto in quel tratto, senza tenere conto del fatto che in quella occasione fu avanzata, anche autorevolmente, l'ipotesi che lo stato del materiale ferroviario o di parte di esso non fosse nelle migliori condizioni per dare tranquillità dal punto di vista della sicurezza del traffico.

La risposta dell'onorevole rappresentante del Governo quindi è parziale, in quanto non fa alcun riferimento a questo aspetto della questione, ribaltando invece tutte le responsabilità sul macchinista e sull'aiuto macchinista. Sono costretto pertanto a dichiararmi ancora una volta insoddisfatto — ripeto — di tale risposta.

P R E S I D E N T E . Segue infine una interrogazione del senatore Pollastrelli e di altri senatori. Ne do lettura:

POLLASTRELLI, MODICA, OTTAVIANI, CARRI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Dalla stampa si è appresa la notizia secondo la quale il Ministro avrebbe disposto la definitiva soppressione della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica, notizia che, se rispondesse a verità, oltre che destare meraviglia, desterebbe anche enorme preoccupazione fra le assemblee elettive e le forze economiche e sociali dell'Alto Lazio.

È pur vero che la linea suddetta è da 17 anni interrotta, ma, a partire dalla Re-

gione Lazio, le assemblee elettive e le forze economiche e sociali — in una serie innumerevole di convegni e di lotte, in direzione di un diverso assetto territoriale di riequilibrio della regione, per l'importanza che rivestono il porto di Civitavecchia e le aree attrezzate e da attrezzare del Nord Lazio sulla direttrice per Terni ed i traffici conseguenti soprattutto per le acciaierie di Terni e per tutto l'*hinterland* del viterbese, del reatino e della vicina Umbria — hanno da sempre ribadito l'inderogabile necessità di riattivare al più presto la linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica, anche in considerazione della improcrastinabilità di andare verso l'ultimazione del collegamento della ferrovia Civitavecchia-Orte con l'Adriatica, stante l'impegno già preso per il potenziamento della tratta Capranica-Orte e della Orte-Falconara, così come si evince nella risoluzione approvata di recente all'unanimità dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati.

Da detta risoluzione emergono, tra l'altro, le esigenze di potenziare i collegamenti con i porti e di favorire l'istituzione di strutture intermodali di interscambio rotaia-gomma (le Regioni Umbria e Lazio hanno individuato Orte come centro di interscambio), il potenziamento dei collegamenti marittimi tra le isole (Sardegna) e le linee continentali, la riorganizzazione di itinerari ferroviari per il recupero di zone di rilievo economico (Alto Lazio e Umbria), in particolare di carattere agricolo, oggi emarginate, il potenziamento ed il rinnovamento della Orte-Falconara, significativi interventi che avviino il potenziamento delle trasversali appenniniche del Centro-Nord.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di sapere:

1) se corrisponde a verità la notizia della definitiva soppressione della linea Civitavecchia-Capranica;

2) se così fosse, come si concilia tale decisione con la risoluzione all'unanimità approvata dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati nella seduta del 1° giugno 1978;

3) se tale eventuale decisione non appare lesiva degli interessi economici ed industriali del Nord Lazio, del porto di Civitavecchia e del suo naturale entroterra umbro-laziale e della stessa pianificazione regionale e nazionale dei trasporti;

4) se, invece, non è opportuno prendere subito la decisione di ristrutturare la linea Civitavecchia-Capranica, oltre che per i motivi suesposti, anche per non perdere, tra l'altro, un valore non indifferente costituito da ciò che rimane tra impianti e materiali.

(3 - 01079)

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nessun provvedimento volto alla soppressione del tratto Civitavecchia-Capranica della linea ferroviaria Civitavecchia-Orte, interrotto dal 1961 a seguito di una estesa frana, è attualmente previsto.

D'altra parte non va taciuto che il traffico viaggiatori che potrebbe interessare la linea stessa, una volta ripristinata, è sicuramente di modesta entità e che, agli effetti del traffico merci tra il porto di Civitavecchia e la zona industriale di Terni e dell'Umbria in generale, appare più conveniente l'utilizzazione dell'istradamento via Roma su linee già esistenti, aventi caratteristiche plano-altimetriche favorevoli e modernamente attrezzate.

Quest'ultimo indirizzo, peraltro, appare perfettamente coerente con gli orientamenti volti a favorire l'istituzione di strutture intermodali nella zona di Orte, orientamenti che si giustificano solo se si ipotizza l'attribuzione a ciascuna modalità di trasporto del compito che gli è più congeniale. Conseguentemente alle ferrovie resterebbe affidato il trasporto sulle distanze medio-lunghe, sfruttando le infrastrutture più modernamente attrezzate, mentre la distribuzione capillare, specie nelle zone interne ad orografia più sfavorevole, dovrebbe essere affidata alla strada con l'utilizzazione delle moderne tecniche della intermodalità.

In un quadro così delineato si ritiene che gli interessi economici ed industriali del nord-Lazio risulterebbero più che salvaguardati, senza peraltro far pesare sull'econo-

mia generale del paese i rilevanti costi di ripristino e di esercizio dell'arteria ferroviaria in questione che, come si è detto, verrebbe utilizzata al di sotto di quei livelli di traffico che ragionevolmente consigliano di orientarsi verso l'infrastruttura ferroviaria.

Non va trascurato, infine, che, secondo valutazioni del 1977, l'eventuale ripristino del tratto interrotto Civitavecchia-Capranica con esercizio a trazione diesel, in atto adottato sulla Capranica-Orte, comporterebbe un onere di circa 6,5 miliardi di lire, mentre per il ripristino, con elettrificazione e connessi necessari interventi di riclassamento, dell'intera Civitavecchia-Orte, occorrerebbero complessivamente circa 27 miliardi.

P O L L A S T R E L L I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, debbo anzitutto lamentare — a parte l'insoddisfazione, che motiverò in seguito, per il merito della risposta fornita all'interrogazione presentata — il modo, oltre che burocratico, così come è stato poc'anzi definito dal senatore Signori, quasi « notarile » di leggere la risposta stessa del rappresentante del Governo, che ha richiesto da parte nostra un'enorme attenzione per poterne capire anche il senso. Questo rivela soprattutto una mancanza di partecipazione e, per così dire, di sensibilità nei confronti dei problemi sollevati dall'interrogazione, che invece, almeno per quanto mi riguarda, rivestono un'importanza notevole ed evidente.

L'insoddisfazione che debbo esprimere — al di là del fatto che non si comprende per quale motivo, mentre nella premessa della risposta si afferma che nessun provvedimento di soppressione della linea di cui trattasi è stato preso, nella sua conclusione non si dice di conseguenza che verrà preso un provvedimento di riattivazione della stessa — è determinata dalla circostanza che in tale risposta non si tiene nel dovuto conto, a mio avviso, l'importanza del ruolo che svolge il porto di Civitavecchia. Nè ha senso quanto viene affermato in riferimento al centro intermodale ubicato ad Orte che riveste una importanza interregionale che riguarda la totale area del centro-Italia. Non si può parlare inoltre della opportunità di privilegiare il trasporto merci su ferrovia per distanze medio-lunghe, facendo presumere che per quanto riguarda la linea Civitavecchia-Capranica, trattandosi di distanza medio-breve, sia più vantaggioso il trasporto su gomma o altra soluzione alternativa, in quanto la linea Civitavecchia-Capranica è collegata alla linea di collegamento con la Sardegna ed è collegata con la linea Orte-Falconara, che si è deciso di ristrutturare, quindi con una linea appenninica che attraversa l'Italia latitudinalmente, unendo il Tirreno con l'Adriatico.

Il discorso quindi della brevità del tratto in questione, che giustificherebbe la sua non riattivazione, a mio avviso non regge, proprio perchè non si comprende allora per quale motivo la risoluzione della Commissione trasporti della Camera dei deputati, votata all'unanimità, privilegi le linee trasversali, le linee appenniniche ed abbia quindi indicato come prioritaria la ristrutturazione Orte-Falconara per il collegamento di Ancona col porto di Civitavecchia; ecco il collegamento naturale dell'Adriatico col Tirreno. Lasciare quindi praticamente in sospeso l'ultimo tratto che congiunge l'Adriatico col porto di Civitavecchia, a mio avviso sembra veramente incomprensibile.

Nel dichiarare l'insoddisfazione per la risposta fornita dall'onorevole Sottosegretario, voglio anche affermare che gli enti locali, la regione Lazio, le forze economiche laziali ed umbre, retroterra naturale del porto di Civitavecchia, continueranno questa battaglia, che hanno già condotto per un decennio, nei confronti delle Commissioni di merito sia del Senato che della Camera, come nei confronti del Ministero, per cercare di rimuovere tale posizione assurda e strana che non vuole prendere in considerazione il ripristino di un brevissimo tratto di ferro via atto a collegare direttamente l'Adriatico col Tirreno, che riveste importanza fondamentale ai fini del riequilibrio del trasporto merci nel nostro paese. Non si capisce perchè non si debba procedere in questa direzione, quando anche la conferenza na-

zionale dei trasporti ha privilegiato l'intermodalità dello scambio delle merci con l'individuazione di opportuni centri di interscambio. Se ad Orte la regione Umbria e la regione Lazio individuano un centro di interscambio, per quale motivo non privilegiare il collegamento ferroviario dei due mari, Tirreno e Adriatico, con questa linea trasversale appenninica? Ho terminato, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento di interrogazioni è esaurito.

IN SEDE DELIBERANTE

« Provvidenze a favore del personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici, vittima di azioni criminose » (1091-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)
(*Seguito della discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore del personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici, vittima di azioni criminose », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Nella precedente seduta abbiamo interrotto la discussione del disegno di legge poichè non era pervenuto il prescritto parere della Commissione bilancio. Poichè sono trascorsi i termini regolamentari senza che la 5ª Commissione abbia espresso il suo parere, ai sensi dell'articolo 39, comma secondo, del Regolamento, possiamo procedere nella discussione del provvedimento.

Passiamo, pertanto, all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Gli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 6.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato per gli anni 1978 e 1979 in lire 909.000.000 per l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni ed in lire 202.000.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici si farà fronte:

per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni mediante riduzione: di lire 606.000.000 dello stanziamento iscritto al capitolo n. 101 del proprio stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1978 e di lire 303.000.000 dello stanziamento iscritto al citato capitolo n. 101 per l'anno finanziario 1979;

per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici mediante riduzione: di lire 50.500.000 degli stanziamenti iscritti, rispettivamente ai capitoli nn. 194 e 201 del proprio stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1978, e di lire 101.000.000 dello stanziamento iscritto al capitolo n. 101 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1979.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

« Proroga del contratto di assunzione del personale previsto dall'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15 » (1434)
(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del contratto di assunzione del

personale previsto dall'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15 ».

Nel corso della discussione in sede referente del presente provvedimento, il 29 novembre ultimo scorso, vennero chiesti alcuni chiarimenti al Governo. Poichè il sottosegretario Tiriolo si è dichiarato disponibile per questa informativa, gli do senz'altro la parola.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Le richieste di chiarimento avanzate nel corso della precedente seduta riguardano lo stato di realizzazione del piano ordinario di costruzione degli edifici postali predisposto dall'amministrazione delle poste nonchè le difficoltà che sono state incontrate fino ad oggi.

Come è noto, l'amministrazione ha avuto diverse riunioni con le organizzazioni sindacali per l'impostazione di un programma generale, riguardante la costruzione di case-albergo e di alloggi di servizio. In queste riunioni si è stabilito di destinare, nella prima fase, il 90 per cento degli stanziamenti per l'edilizia abitativa alle città di Milano, Torino e Genova e alle zone dove maggiore è l'affluenza di dipendenti provenienti dal Meridione in quanto in tal modo si verrà ad eliminare la causa principale dell'assenteismo e cioè quella dell'impossibilità di trovare un alloggio a prezzi accessibili.

Sono in corso di ultimazione le procedure concernenti la costruzione a Torino di una casa-albergo e di alloggi di servizio sia per il personale postale che per quello telefonico.

La definizione di tali procedure ha richiesto tempi tecnici notevoli sia per acquisire dall'Avvocatura generale dello Stato e dal Consiglio di Stato i pareri riguardanti la legittimità di realizzare le costruzioni su suoli che possono essere acquisiti solo in base a concessione a tempo determinato, sia per concordare con gli enti locali (comuni e regioni) la localizzazione delle sedi e le modalità di pagamento dei corrispettivi dovuti.

Si ricorda, in proposito, che gli alloggi di servizio devono essere costruiti nell'ambito dei piani di zona della legge n. 167: se si potesse agire al di fuori di dette norme si avrebbero maggiori possibilità, ma dovendosi limitare a dette aree i problemi si sono potuti superare nell'ambito di quella legge attraverso rilevanti sforzi comuni con gli enti locali interessati.

Altrettanto difficoltosa è stata la soluzione del problema per Milano; dopo un intenso lavoro tra i competenti organi della amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, l'Avvocatura dello Stato e l'ente locale, in questi giorni si è potuto superare ogni difficoltà.

Sono state superate anche le difficoltà riguardanti Roma, dove inizialmente era prevista la costruzione di una casa-albergo; su richiesta dei sindacati si è preferito provvedere alla realizzazione di alloggi di servizio, perchè più rispondenti agli interessi dei postali. Anche a Roma, dopo laboriose riunioni con l'amministrazione comunale romana e con l'amministrazione regionale laziale, si è potuto dare il via alla costruzione. Ora l'attenzione è rivolta alle altre zone, dove il problema si presenta meno difficile; si assicura tuttavia che gli interventi saranno accentrati nelle località in cui sono maggiormente avvertite le esigenze di abitazione da parte di postelegrafonici.

Per quanto riguarda la meccanizzazione si è provveduto ad un ridimensionamento del programma iniziale che riguardava quasi tutto il paese.

Anche qui si presentano difficoltà di carattere locale, comunque in alcuni punti le costruzioni sono già state ultimate, mentre in altre si è appena dato inizio alle opere necessarie. Occorre naturalmente ancora tempo per poter completare tali costruzioni.

Particolari difficoltà si sono presentate a Napoli, dove si è determinata una divergenza tra la Società del gas, che dovrebbe cedere l'area, e l'UTE che ha fissato il valore del terreno. La Società del gas insiste su una cifra che l'amministrazione postale non può pagare perchè non è autorizzata. Come è noto, infatti, la legge n. 15 del 1974 dà la possibilità di costruire edifici postali in comuni il cui numero è stato determinato con popolazione non inferiore a 5.000 abitanti.

Perchè si è creduto opportuno fare così? Perchè spendere 200 o 300 milioni per la costruzione di un edificio postale in comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti non è sembrata una operazione economicamente valida, visto che agli uffici di tali località sono applicati non più di due o tre impiegati dell'amministrazione. In tali casi si è pertanto ritenuto opportuno acquisire in locazione edifici idonei alle esigenze del servizio postale, operazione, questa, che non comporta evidentemente un onere eccessivo.

È stato messo a punto il programma di realizzazione di una prima *tranche* di edifici postali, alcuni dei quali sono già in via di costruzione (potrei comunicarne anche l'ubicazione, se mi fosse richiesta), mentre per altri si sta predisponendo la progettazione ed il reperimento delle aree.

Per quanto riguarda quest'ultima operazione, però, debbo far presente che si incontrano alcune difficoltà in quanto l'amministrazione delle poste preferirebbe aree ubicate nel centro abitato per motivi di collegamento e per motivi di non isolamento dell'ufficio postale (non si tratta infatti di andare a costruire una industria che, una volta costruita, determina il sorgere di un agglomerato o l'aumento di quello esistente), mentre le amministrazioni comunali spesso sono spinte, anche per motivi di sviluppo, ad offrirci dei terreni in periferia.

C E B R E L L I . Questa è una concezione errata! I comuni peraltro hanno a disposizione strumenti urbanistici tali da poter veramente intervenire per risolvere il problema nel centro del paese o della città interessata. L'azienda dovrebbe diventare, per questi suoi bisogni strumento positivo per far muovere le stesse amministrazioni comunali al fine di dotarsi o di utilizzare bene gli strumenti urbanistici che con le ultime tre leggi a tutti note il Parlamento ha messo a disposizione.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Esatto; noi stiamo appunto intervenendo in tal senso.

Vi è poi da considerare un altro settore: quello delle spese riguardanti la costruzione, dopo aver definito l'istituzione dei compartimenti postali come organizzazioni periferiche dell'amministrazione, dei relativi centri compartimentali. In questo settore l'attività dell'amministrazione delle poste trova maggiori possibilità; si tratta infatti di spese, anche abbastanza considerevoli, che non solo consentono di predisporre sedi degne e decorose per i dipendenti postelegrafonici, ma svolgono un rilevante ruolo anche ai fini dell'occupazione. L'amministrazione delle poste quindi si orienta maggiormente verso la costruzione che non verso l'acquisto di edifici già esistenti (anche se la legge l'autorizzerebbe a farlo) proprio per il ruolo positivito — ripeto — che i programmi edilizi di questo settore svolgono anche ai fini occupazionali.

Tutta la complessa attività in tali settori, sia quelli riguardanti la costruzione che quelli riguardanti l'ammodernamento di alcune sedi che vanno deteriorandosi di anno in anno, viene svolta da un'unica direzione centrale che, tra l'altro, presenta notevoli deficienze di personale, anche in conseguenza dell'esodo determinatosi a seguito della famosa legge n. 748, se non erro.

In attesa della determinazione di nuovi organici e dell'espletamento delle relative procedure concorsuali si rende indispensabile far ricorso a personale tecnico a contratto, secondo quanto previsto dal disegno di legge in discussione, da adibire soprattutto a mansioni di sorveglianza delle concessionarie. L'interesse del Ministero delle poste infatti è quello che i lavori siano perfettamente eseguiti ed è necessario pertanto che le nostre concessionarie — non voglio certo con questo mettere in dubbio la loro serietà — siano seguite nelle varie fasi del reperimento delle aree, della progettazione nonchè della costruzione.

Ritengo con questo di avere fornito tutti quei chiarimenti richiesti dagli onorevoli senatori nella precedente seduta; sono, peraltro, disponibile a fornire in qualsiasi momento ogni altra informazione da essi ritenuta necessaria.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C E B R E L L I . La nostra parte ha già avuto modo, in precedenti interventi, di sollevare al riguardo alcune questioni, avanzando anche recentemente, in occasione dell'audizione dell'onorevole Ministro, la proposta di giungere ad una verifica più puntuale di tutta la materia. Sia il sottosegretario Tiriolo che lo stesso Ministro si dichiararono disponibili, per cui, richiamandomi appunto alla risposta fornitaci in quella occasione, mi auguro vicina la verifica complessiva della politica seguita dal Ministero in materia di edifici ed alloggi. I chiarimenti fornitici questa mattina dall'onorevole rappresentante del Governo costituiscono indubbiamente un primo inizio di informazioni utili al fine di una valutazione complessiva dei problema. Si tratta però di informazioni che debbono essere completate. Il personale, di cui si chiede la proroga del contratto di assunzione con il presente disegno di legge, infatti, non è ancora collocato in una posizione chiara; non si comprende bene, cioè, come questo personale dovrà lavorare e quali siano i suoi compiti specifici. Di qui l'opportunità di precisare il ruolo del personale a contratto anche in riferimento alla realizzazione dei programmi ordinari dell'amministrazione postale.

Nella precedente discussione avevamo avanzato al riguardo alcune proposte che ci sembra necessario ripetere. Anche se — come ho già detto — l'onorevole Sottosegretario di Stato nel corso della sua dichiarazione iniziale ci ha fornito alcuni utili chiarimenti, a nostro modo di vedere bisogna andare oltre, bisogna approfondire meglio la questione, soprattutto in ordine al rapporto che deve intercorrere tra le funzioni, il ruolo di questo personale e i piani ordinari, con particolare riferimento alla manutenzione ed all'adeguamento dei locali. Proponevamo cioè che questo personale fosse utilizzato per un programma ordinario teso ad affrontare il problema delle sedi postelegrafoniche nei piccoli paesi. Problema che si può risolvere adeguando vasti locali, a volte messi a disposizione dalle amministrazioni comunali.

Il Sottosegretario ha detto che il Ministero ha assunto la decisione di non intervenire nei comuni al di sotto dei 5.000 abitanti, poichè si è trovato di fronte ad una situazione non economica. Allo stato attuale non discuto sull'economicità degli uffici postali nei comuni al di sotto dei 5.000 abitanti, ma vorrei essere più consapevole, vorrei avere maggiori elementi di valutazione; ma poichè so che molte amministrazioni comunali, almeno in alcune zone del paese, sono disponibili per concedere i locali per gli uffici postali, questo personale potrebbe essere utilizzato per verificare se i locali sono adeguati o meno e quali lavori, in questo ultimo caso, quei locali devono subire per essere resi idonei.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. I tecnici per i quali chiediamo la proroga non sono distaccati: si interessano « anche » di questo problema.

C E B R E L L I . Lo so benissimo, ma intendo ribadire l'esigenza di giungere a quella verifica che avevamo già proposto e che il Governo aveva già accettato; e le dichiarazioni odierne del sottosegretario Tiriolo mi sembra costituiscano un incentivo per quella verifica, anche perchè, dovendosi trattare con le amministrazioni comunali, a me sembra giusto che il Parlamento sia informato di questi rapporti e delle difficoltà che eventualmente si presentano. Se questo è l'accordo, noi dichiariamo di votare a favore del provvedimento in discussione.

S A N T A L C O . Signor Presidente, io credo che il provvedimento sia ormai maturo per essere votato. Alcuni giorni fa abbiamo affrontato l'argomento con il Governo; il Sottosegretario oggi ha fornito le notizie che erano state richieste nel corso di quella discussione; la relazione che accompagna il disegno di legge è decisamente chiara in ordine agli impegni che attendono i 25 ingegneri e altrettanto chiare sono le esigenze

dell'amministrazione postale. Pertanto ritengo che si possa passare alla votazione degli articoli senza perdere ulteriormente tempo, ferme restando le richieste avanzate dal Gruppo comunista e ribadite dal senatore Cebrelli, su cui mi pare che il Governo abbia dichiarato tutta la sua disponibilità.

M A N N O . Abbiamo già discusso su questo disegno di legge e ne abbiamo rinviato il dibattito per avere delle notizie da parte del Governo. Ora la questione è stata allargata: infatti abbiamo ascoltato una relazione sul programma del Ministero per trovare il modo di rendere più decenti gli alloggi e più efficienti i locali destinati ad uffici.

La mia riserva avanzata nel corso della discussione precedente era relativa alla possibilità di utilizzazione o alla necessità di immettere nell'organico dell'amministrazione questi elementi. Ho sentito che tale carenza di tecnici è dovuta al tipo di lavoro al quale sono sottoposti e al tipo di necessità dell'amministrazione postale. È evidente che in tali condizioni bisogna trovare la unica via giusta, che è quella di impegnare il più possibile l'amministrazione postale a reperire quei necessari elementi tecnici idonei ad affrontare il lavoro che non può più essere procrastinato. Pertanto il provvedimento, a mio giudizio, va approvato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, credo che le notizie fornite dal Governo siano sufficienti a sbloccare questo provvedimento e mettano in condizione la Commissione di votarlo favorevolmente. L'unica mia obiezione riguarda la possibilità, da me prospettata in sede referente, di anticipare la concessione della indennità integrativa speciale al personale in oggetto.

T I R I O L O , *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* In linea di massima non sono in disaccordo su un emendamento di questo genere, la cui introduzione, tuttavia, comporterebbe un ritardo nell'*iter* del provvedimento perchè bisognerebbe tornare alla Commissione bilancio per il prescritto parere.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Cebrelli, sono d'accordo che si entri meglio nel vivo dell'argomento, perchè anche per noi rappresenta un validissimo aiuto.

Per quanto riguarda la produttività del personale, si è stabilito, d'accordo con tutti i sindacati, di modificare i criteri per l'istituzione delle agenzie. Alcuni anni fa, specie nelle zone di mare, si facevano addirittura due agenzie postali; però, per ridurre le spese si è disposto di istituire nuove agenzie, anzichè nelle località con almeno 5.000 abitanti, in quelle con almeno 15.000: verranno così risparmiati centinaia di milioni, che potranno essere utilizzati per coprire altre spese. Si tratta di una materia che potrà essere riesaminata: nel caso in cui gli onorevoli senatori lo ritenessero opportuno, potremo venire qui a riferire settore per settore, in modo che si abbia un'idea generale di tutti questi problemi che è necessario vengano esaminati.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione.* Rinuncio a formalizzare l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro del tesoro, ha facoltà di prorogare di un triennio i contratti di cui all'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15, sempre che vi sia il consenso del personale interessato.

Il predetto personale può essere applicato anche all'espletamento del programma per la costruzione di alloggi di servizio, da assegnare in locazione semplice ai dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle tele-

comunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, previsto dalla legge 7 giugno 1975, n. 227.

Ai fini dell'assunzione e della proroga di cui al primo comma è valido, a tutti gli effetti, il diploma di laurea in architettura.

È approvato.

Art. 2.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, al personale assunto ai sensi dell'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15, compete l'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni ed integrazioni.

È approvato.

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 68.500.000 per l'anno 1978, si farà fronte con le disponibilità del capitolo 116 dello stato di previsione della spesa del bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1978 e dei corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

È approvato.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

C E B R E L L I . Dichiaro che voterò a favore del disegno di legge in esame; poichè — come ha testè fatto rilevare l'onorevole rappresentante del Governo — non è possibile accogliere la proposta avanzata dal relatore per non ritardare ulteriormente l'approvazione del provvedimento, desidero pero rivolgere una viva raccomandazione al sottosegretario Tiriolo perchè si faccia comunque carico, operando in modo tale da risolvere il problema, della proposta del relatore in merito all'indennità integrativa speciale.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 10,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI