

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 318<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 14 OTTOBRE 1960

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,

indi del Vice Presidente TIBALDI

#### INDICE

<b>Consiglio Regionale del Trentino-Alto Adige:</b>	
Trasmissione di voto . . . . .	Pag. 14939
<b>Disegni di legge:</b>	
Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti . . . . .	14939
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti . . . . .	14940
Per la discussione del disegno di legge n. 535:	
PRESIDENTE . . . . .	14991
ANGELILLI . . . . .	14991
BARBARO . . . . .	14991
PALERMO . . . . .	14991
Trasmissione . . . . .	14939
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1193) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):	
ANGELINI Armando . . . . .	Pag. 14956
BARBARO . . . . .	14960, 14961
BUSONI . . . . .	14956 e <i>passim</i>
CORBELLINI . . . . .	14963
D'ALBORA . . . . .	14955
* GENCO, <i>relatore</i> . . . . .	14955 e <i>passim</i>
MOLINARI . . . . .	14962
PAGNI . . . . .	14959
PIASENTI . . . . .	14960
SCAPPINI . . . . .	14958
SOLARI . . . . .	14964
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	14940 e <i>passim</i>

VENUDO . . . . .	Pag. 14962
ZUCCA . . . . .	14962
« Provvedimenti in favore delle aziende artigiane in materia di edilizia » (891-B e Doc. 68), (di iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria ed altri). (Nuovo esame chiesto alle Camere dal Presidente della Repubblica - Approvato dalla Camera dei deputati) (Procedura urgentissima) (Discussione e approvazione):	
CORBELLINI, relatore . . . . .	14965
SPALLINO, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni . . . . .	14967
« Proroga della delega al Governo per l'emana- zione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari » (1074) (Discussione e approvazione):	
AZARA, relatore . . . . .	14968
DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia . . . . .	14969
« Conversione in legge del decreto-legge 4 ot- tobre 1960, n. 1033, concernente la sospen- sione dei termini in alcuni Comuni della pro- vincia di Brescia colpiti dall'alluvione abbat-	

tutasi su detta provincia nella seconda decade del settembre 1960 » (1248) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Procedura urgentissima) (Discussione e approvazione):

DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia . . . . .	Pag. 14970
MAGLIANO, relatore . . . . .	14969

« Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'eser- cizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giu- gno 1961 » (1218) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e ap- provazione):

SPALLINO, Ministro delle poste e delle tele- comunicazioni . . . . .	14970
--	-------

#### Inversione dell'ordine del giorno:

PRESIDENTE . . . . .	14965, 14968
CORBELLINI . . . . .	14965
DOMINEDÒ, Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia . . . . .	14968

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

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

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

**B U S O N I**, *Segretario*, dà lettura del processo verbale.

**P R E S I D E N T E**. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

### **Annunzio di disegno di legge trasmeso 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:

« Norme integrative dell'ordinamento del Ministero della marina mercantile e revisione dei relativi ruoli organici » (1253).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

### **Annunzio di trasmissione di voto del Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige**

**P R E S I D E N T E**. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 29 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 5, il voto emesso dal Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige del seguente tenore: « Il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige, richiamandosi al voto deliberato in data 10 dicembre 1953, con il quale si è inteso appoggiare presso il Parlamento ed il Governo una richiesta di concessione di una speciale indennità avanzata in quel tempo dai dipendenti statali dell'Alto Adige; in

considerazione del fatto che su tale voto il Parlamento non ha ancora deliberato; riconferma il voto stesso per quella parte che riguarda la concessione di una speciale indennità ai dipendenti statali dell'Alto Adige, dando mandato alla Giunta regionale di svolgere presso i competenti Organi ogni opportuno interessamento perchè il voto venga accolto ».

### **Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti**

**P R E S I D E N T E**. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

*della 4ª Commissione permanente (Difesa):*

« Modifica dell'articolo 4 della legge 18 gennaio 1952, n. 43, recante norme per il reclutamento dei commissari di leva » (1223), d'iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria ed altri, previo parere della 5ª Commissione;

*della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

« Elevazione del limite di somma per la emissione delle aperture di credito per talune spese del Ministero della pubblica istruzione » (1221);

*della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):*

« Modificazioni alla legge 2 dicembre 1952, n. 1848, che ratifica, con modificazioni, il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, per quanto concerne la composizione del Con-

siglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato » (1229), d'iniziativa dei senatori Florena ed altri, previo parere della 1ª Commissione.

**Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti**

**P R E S I D E N T E.** Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

*della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):*

« Scomputo del periodo della prestazione effettiva del servizio militare dal limite di età richiesto nei concorsi » (1213), d'iniziativa del senatore Berlingieri, previo parere della 4ª Commissione;

*della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):*

« Concessione di un'equa riparazione a chi sia stato erroneamente carcerato per almeno sei mesi » (1228), d'iniziativa dei senatori Chabod e Lami Starnuti, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

*della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):*

« Modifica all'articolo 32 della legge 29 aprile 1949, n. 264, recante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati » (1217), d'iniziativa dei senatori Sacchetti ed altri, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1193) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del dise-

gno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, come vi è noto, il bilancio che è oggi al vostro esame è stato presentato al Parlamento dal ministro senatore Angelini ed è stato illustrato alla Camera dal ministro onorevole Ferrari Aggradi.

Il pensiero riconoscente che rivolgo in questo momento ai miei predecessori non mi è suggerito da una cortese consuetudine, ma è espressione sincera di un sentimento di vivissimo apprezzamento e di profonda gratitudine per la loro opera. Rivolgo un cordiale e grato saluto ai membri della Commissione di questa Assemblea e al suo illustre Presidente, senatore Corbellini, che è stato anche benemerito Ministro dei trasporti.

Desidero ringraziare vivamente gli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, per l'interesse da essi dimostrato per il settore dei trasporti e per le utili indicazioni da essi fornite per colmare lacune, eliminare deficienze, prospettare nuove soluzioni.

Un particolare ringraziamento è mio grato dovere rivolgere all'onorevole relatore, il senatore Genco, il quale, nella sua ampia e documentata relazione, ha voluto approfondire con la massima diligenza la situazione dei trasporti terrestri del nostro Paese, con una dovizia di dati che mi dispensa dal ripeterli nella mia esposizione, e anche per il discorso di replica pronunciato ieri con tanta chiarezza e con tanta efficacia.

Desidero fin d'ora assicurare che dei suggerimenti, delle proposte, dei voti formulati dagli onorevoli senatori terrò la massima considerazione nello studiare la possibilità di adottare i provvedimenti che sono stati qui invocati.

*Situazione dei trasporti in Italia*

Mi sia consentito anzitutto uno sguardo panoramico alla situazione dei nostri trasporti.

Il mio predecessore onorevole Ferrari Aggradi, nel suo discorso alla Camera del 19 luglio, ha delineato, con grande chiarezza ed efficacia, la essenziale importanza che i trasporti rivestono nel quadro dell'economia generale del Paese: per sottolineare quest'importanza mi pare opportuno tracciare brevemente un quadro dei settori cui presiede il mio Ministero, riservandomi, in seguito, di trattare i più rilevanti problemi che a questi settori si riferiscono.

È noto, onorevoli senatori, che, fino a qualche decennio fa, il mezzo principe del trasporto terrestre era quello su rotaia: era il periodo del monopolio ferroviario, al quale, in uno sguardo retrospettivo, va riconosciuto il merito di aver contribuito potentemente alla unificazione morale e spirituale degli italiani, allo sviluppo economico del Paese e, in periodi di drammatica emergenza, a risolvere gravi e urgenti problemi.

Si è poi affacciato, sulla scena dei trasporti, il mezzo automobilistico che, dopo le prime timide affermazioni, si è imposto vigorosamente a fianco della ferrovia, per raggiungere, ora, con lo sviluppo della tecnica industriale e con la evoluzione delle condizioni economiche generali, posizioni di primo piano nell'economia del Paese.

La situazione, oggi, è questa:

abbiamo una rete ferroviaria gestita dallo Stato per uno sviluppo di circa 17 mila chilometri, con un parco di veicoli merci di 132 mila unità e di carrozze viaggiatori di circa 8 mila unità; circa 200 mila lavoratori dipendenti, compresi gli assuntori; un patrimonio che può calcolarsi a circa 3.800 miliardi; introiti per il solo traffico di circa 300 miliardi;

abbiamo inoltre, nel settore stradale, senza tener conto delle autovetture e dei veicoli minori, 9.898 autolinee extraurbane, per uno sviluppo di 568.826 chilometri, con 27 mila lavoratori; nel settore merci 404.818 auto-

carri, 38.290 rimorchi e 165.040 motocarri, con circa 600.000 lavoratori addetti.

*Coordinamento*

Ho voluto riferire queste cifre non per instaurare un raffronto tra la strada e la rotaia basato soltanto su rapporti quantitativi e che, per essere valido a determinati fini, dovrebbe essere scerverato analiticamente nelle sue varie e complesse componenti, ma per sottolineare come la rilevanza dei problemi ancora da risolvere nel settore dei trasporti non tragga origine da deficienze di azione governativa o da disfunzioni amministrative o da manchevolezze dei settori interessati, ma scaturisca dalla situazione obiettiva, alla quale sono legate esigenze di vita di larghi strati della popolazione, prospettive di sviluppo economico, imponenti investimenti di capitale pubblico e privato, legittimi interessi di lavoratori e imprenditori.

Alla complessità di questa situazione va riferita la circostanza che determinati problemi, particolarmente quelli del coordinamento, si ripresentano ogni anno all'attenzione del Paese e del Parlamento in tutta la loro gravità.

Pur tenendo presente, infatti, il carattere di strumentalità che hanno i trasporti nella economia generale, si deve rilevare che il fenomeno, per la sua importanza, per gli enormi interessi pubblici e privati che esso coinvolge, acquista una sua specifica autonomia, il che richiede, pur nella visione organica delle esigenze di sviluppo economico generale, particolari e autonome soluzioni.

A colui cui incombe la responsabilità della direzione politica e amministrativa di questo importante settore si impone nettamente il dovere della massima prudenza e della più vigilante oculatezza nella scelta delle soluzioni che implicano determinate direttive di politica dei trasporti: in quanto influisce grandemente la consapevolezza di agire su un terreno in cui può essere estremamente facile provocare dannose conseguenze allo sviluppo di zone depresse, ai preconstituiti legittimi interessi, alla consistenza delle risorse nazionali.

L'importante è, a mio avviso, che l'azione ministeriale sia sempre vigilante, continua e che

essa intervenga tempestivamente per evitare e, ove occorra, per eliminare, situazioni che non giovino all'interesse generale; in una parola, che il coordinamento sia perseguito, efficacemente anche se silenziosamente, nella azione quotidiana.

Ciò non significa, come da qualche parte è stato detto, che la soluzione di determinati problemi sia continuamente procrastinata. È ingiusto disconoscere l'azione finora svolta dal Governo, innanzitutto per creare i presupposti di una sana politica dei trasporti e, poi, per risolvere nel quadro di questa politica i vari problemi. Non voglio riandare ai tempi della ricostruzione ferroviaria, che è sempre motivo di legittimo orgoglio per i Governi che l'hanno attuata: desidero solo osservare a questo riguardo che il soffermarsi, ora, su qualche difetto di impostazione — forse inevitabile allorchè si trattava di assicurare in qualsiasi modo la ripresa economica del Paese — è, oltre tutto, ingeneroso. Mi preme invece sottolineare quanto negli ultimi anni è stato fatto, nel quadro appunto di una azione organica intesa ad avviare a soluzione i problemi dei trasporti.

Mi riferisco, particolarmente, ai vasti piani di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie statali, ai correlativi programmi di potenziamento delle strade, alla più realistica impostazione del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato sulla base del rimborso degli oneri extra-aziendali, alla sistemazione delle più gravi questioni del personale ferroviario, all'ammodernamento delle ferrovie in concessione e, da ultimo, alla liberalizzazione di un importante settore dell'autotrasporto merci.

L'onorevole Solari ha affermato che le Ferrovie dello Stato, in questa opera di assestamento del settore dei trasporti, sarebbero state trascurate fino al punto di comprometterne l'efficienza e la vitalità.

Reputo sufficiente riassumere lo sforzo che lo Stato ha compiuto a beneficio della propria rete ferroviaria e che si compendia nelle seguenti cifre. A partire dalla fine dell'ultima guerra sono stati messi a disposizione dell'Azienda mediante interventi diretti dello Stato, prestiti ed autofinanziamenti:

per la ricostruzione: 501 miliardi;  
per il potenziamento e l'ammodernamento: 691 miliardi;  
per i rinnovamenti: 362 miliardi.

Di queste due ultime ingenti somme, ben 616 miliardi sono stati messi a disposizione dell'Azienda nell'ultimo quinquennio.

Ma, come dicevo, il coordinamento si attua anche seguendo una linea di azione ispirata a cautela e gradualità: in quanto l'adottare determinati provvedimenti su un piano generale senza por mente alle loro conseguenze economiche e sociali — come è possibile e facile auspicare a chi non ha alcuna responsabilità di governo — significherebbe creare le condizioni per una distruttiva concorrenza, per uno sperpero di risorse, per pericolosi turbamenti dei settori interessati.

Anche se dobbiamo constatare oggi la necessità di concentrare la nostra attenzione sui problemi del coordinamento degli investimenti — e voglio riferirmi anche al problema delle strade cui ha accennato l'onorevole Solari — dobbiamo riconoscere che, mercede la diuturna appassionata opera di stimolo e di orientamento del Parlamento, delle Autorità governative e ministeriali, per l'attività degli imprenditori e la dedizione dei lavoratori, il settore dei trasporti, anche con le sue zone di ombra, si presenta oggi assestato su posizioni sostanzialmente buone e solide e appare adeguato a sostenere lo sviluppo economico del Paese.

A questi obiettivi e a questa linea ritengo debba ispirarsi la mia azione per assicurare al Paese un sistema di trasporti il più efficiente e il più economico possibile.

Ho accennato al coordinamento degli investimenti e di esso desidero ancora sottolineare l'importanza, perchè ritengo che proprio questo problema sia oggi preminente in quanto alla soluzione di esso sono legate l'azione e la politica dei Trasporti per un lungo periodo di anni.

Non è mancata infatti, nel campo dell'esercizio dei vari mezzi di trasporto, una efficace azione di coordinamento, per la quale, d'altronde, sono già apprestati specifici strumenti, costituiti da vari organi collegiali esistenti nell'ambito ministeriale. Si impone, invece,

la necessità, come dicevo, di una appropriata e vigile azione nella impostazione dei programmi e questa può essere perseguita soltanto se si predispone una idonea strumentazione per assicurare, in una visione organica di problemi, di esigenze e di programmi, il coordinamento degli investimenti.

Si prospetta quindi, nuovamente, la necessità di un superiore organo di coordinamento, quale sarebbe l'auspicato Consiglio superiore dei trasporti; il riordinamento dell'organizzazione delle competenze sul piano interministeriale; la istituzione di qualificati organi interministeriali di consulenza e di coordinamento sul piano amministrativo. Un cenno particolare merita il Consiglio superiore dei trasporti. Esso va concepito, a mio avviso, non come un organo di semplice consulenza amministrativa, ma come consesso di rappresentanti dei vari settori dei trasporti e di esperti cui deve essere demandata, anche nei campi di competenza comune a più Ministeri, la determinazione delle più ampie direttive in materia di politica dei trasporti, che, appunto perchè investono i più vitali interessi di sviluppo economico e si proiettano nel futuro, hanno un peso che soverchierebbe le forze e le possibilità di un qualsiasi altro organo individuale.

Sono problemi complessi, ma quando saranno stati istituiti meccanismi idonei ad evitare duplicità di investimenti, deprecabili dispersioni di ricchezze e disorganicità nella azione amministrativa, un grande passo in avanti sarà stato compiuto per assicurare che lo sviluppo dei trasporti avvenga in modo sempre più armonico e razionale.

Frattanto, in considerazione dell'immediatezza di alcuni problemi che investono ampie prospettive di sviluppo dei trasporti, d'intesa con il mio collega dei Lavori pubblici, onorevole Zaccagnini (il quale in questo momento non è presente, ma al quale mi richiamo ora anche per un gesto di solidarietà politica, la cui importanza non può sfuggire certo al Senato), i Direttori generali delle due Amministrazioni sono stati incaricati di procedere all'esame in comune degli attuali problemi che rientrano nella competenza dei due Ministeri, particolarmente per quanto riguarda gli investimenti, per i quali sa-

ranno assicurati i necessari collegamenti anche con il Ministero delle partecipazioni statali.

Come avrò occasione di dire più tardi, rispondendo all'ordine del giorno del senatore D'Albora, del problema dei trasporti, secondo le direttive del Presidente del Consiglio, si sta occupando il C.I.R. sotto la presidenza del Ministro del bilancio.

Nel quadro di queste considerazioni generali, tratterò ora separatamente dei due rami fondamentali in cui si articola l'attività del Ministero dei trasporti: le Ferrovie dello Stato e la Motorizzazione civile e i trasporti in concessione.

#### *Considerazioni generali sul bilancio delle Ferrovie dello Stato*

Il bilancio dell'Azienda ferroviaria presenta un disavanzo finanziario di miliardi 22,6, con una riduzione di miliardi 15,3 rispetto a quello dell'esercizio precedente.

Il miglioramento dei risultati finanziari della gestione, che offre indubbiamente motivi di soddisfazione, non rispecchia, però, integralmente la situazione di gestione della Azienda.

Per quanto molto sia stato fatto per porre il bilancio ferroviario su basi economiche corrispondenti alla struttura ed alle esigenze funzionali dell'Azienda — e devo esprimere un particolare riconoscimento dell'opera svolta dal senatore Armando Angelini con tanta passione e competenza — restano ancora da definire alcune impostazioni di notevole rilievo, dalle quali dipende la possibilità di stabilire i risultati effettivi della gestione.

Finchè quest'opera di chiarificazione del bilancio ferroviario non sarà condotta a termine, i risultati non potranno fornirci sufficienti e validi orientamenti per la azione da svolgere ai fini del risanamento economico della Azienda.

Una rigida condotta della gestione, non incline a spese che non trovino fondamento su inderogabili necessità, potrà concorrere a contrastare aumenti dei costi, ma non può da

sola assicurare un organico riassetamento della situazione economica aziendale.

Le parti del bilancio che richiedono ancora una chiarificazione riguardano principalmente:

1) gli oneri inerenti alla gestione delle pensioni dei ferrovieri;

2) gli ammortamenti dei prestiti contratti per l'incremento ed il miglioramento del patrimonio ferroviario.

L'Azienda ferroviaria deve sopperire al pagamento delle pensioni a circa 175.000 ex ferrovieri e loro familiari, con una spesa globale di circa 91 miliardi, alla quale concorre il Tesoro con soli 15 miliardi.

L'elevata entità di questa spesa è la conseguenza di molteplici cause, nessuna imputabile all'Azienda, quali la polverizzazione del patrimonio del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, dovuta alle svalutazioni monetarie e l'eccessivo numero di pensionati conseguente a provvedimenti eccezionali e contingenti, estranei alla condotta aziendale della gestione.

Il forte aggravio che ne consegue a carico dell'Azienda ferroviaria determina una situazione gravemente pregiudizievole per l'assetamento del bilancio, situazione che Luigi Einaudi ha di recente sottolineata in un suo lucido esame del disavanzo ferroviario.

Si può e si deve giungere ad una normalizzazione di tale onere con riferimento alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, sugli oneri extra-aziendali delle Ferrovie dello Stato, adottando i criteri che presiedono alla ripartizione del costo delle pensioni dei lavoratori privati. Le pensioni ai ferrovieri dovrebbero essere corrisposte come per gli altri dipendenti dello Stato ed al bilancio dell'Azienda dovrebbe far carico solamente un contributo proporzionale agli stipendi del personale in servizio, in misura tale da assicurare a suo tempo, in regime di capitalizzazione, il vigente trattamento di pensione.

Accurati studi compiuti per stabilire l'entità di tale contributo hanno permesso di accertare che esso è di qualche decina di miliardi inferiore all'attuale onere di circa 70 miliardi costituito dalla differenza fra il carico complessivo delle pensioni ed il par-

ziale rimborso del Tesoro al netto delle contribuzioni del personale.

L'altra parte del bilancio che richiede una diversa sistemazione concerne, come ho già detto, la spesa che l'Azienda ferroviaria deve sostenere a carico del suo esercizio per pagare gli interessi sui prestiti contratti per l'incremento ed il miglioramento del patrimonio ferroviario (miliardi 17 nel corrente esercizio) e per pagare le rate di ammortamento dei prestiti stessi (miliardi 12 nel corrente esercizio).

Quest'ultimo onere non può ritenersi pertinente alla gestione di esercizio, in quanto i costi vengono gravati di una spesa di carattere patrimoniale che, concorrendo all'incremento ed al miglioramento del patrimonio ferroviario appartenente allo Stato, dovrebbe essere esclusa dal bilancio di gestione.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato, quale consegnataria e gerente di tale patrimonio, è tenuta a mantenerlo in efficienza e ad assumere il carico delle manutenzioni e dei rinnovamenti in misura adeguata all'entità del patrimonio stesso, all'usura dell'esercizio ed al suo progresso tecnico-economico, ma non può nè deve essere tenuta a gravare la propria gestione anche delle spese per il pagamento dei prestiti, del tutto estranee al conto di esercizio in quanto costituiscono l'equivalenza degli incrementi e dei miglioramenti patrimoniali acquisiti allo Stato.

Gli onorevoli senatori Solari ed Imperiale, che si sono soffermati sulla pertinenza di questi oneri alla gestione aziendale delle ferrovie dello Stato, possono prendere atto di queste mie considerazioni.

La nuova impostazione del bilancio, che potrà conseguirsi con gli accennati assetamenti, risponde ai requisiti di chiarezza che debbono richiedersi al bilancio della più grande Azienda autonoma statale ed io spero che sarà condivisa anche dai Ministeri del bilancio e del tesoro, perchè offrirà al Parlamento ed all'opinione pubblica un più idoneo strumento per l'obiettivo valutazione del contributo che il sistema dei trasporti ferroviari è ancora in grado di fornire al benessere ed allo sviluppo economico del Paese.

Nel voler riportare il bilancio ferroviario sulle basi economiche e funzionali che consen-

tano all'Azienda di riacquistare l'autosufficienza di gestione, sono confortato dai concetti direttivi che la Ragioneria generale dello Stato ha molto opportunamente enunciato nel suo pregevole studio sulla nuova impostazione strutturale del bilancio dello Stato, nel quale anche quello delle Ferrovie dello Stato si compenetra.

Dopo queste preliminari considerazioni, che ho ritenuto doveroso premettere per puntualizzare la situazione economica dell'Azienda, desidero ora illustrare i principali aspetti dell'attività aziendale.

#### *Traffico sulle Ferrovie dello Stato e misure per farvi fronte*

Un primo sguardo alle prospettive del traffico ci offre motivo di conforto e ci rivela la insostituibile funzione della ferrovia nel campo dei trasporti, come ieri è stato autorevolmente confermato da alcuni senatori.

La evoluzione del traffico negli ultimi tempi è avvenuta e continua ad avvenire in modo altamente positivo ed è da presumere che, continuando la favorevole congiuntura economica generale, essa si consoliderà maggiormente.

Rispetto al corrispondente periodo dello esercizio 1958-59, nell'esercizio 1959-60 si è verificato, a tutto il maggio 1960, un incremento del 22 per cento circa in tonnellate trasportate e del 18 per cento circa in tonnellate-chilometro nel settore delle merci; mentre nel settore viaggiatori, nello stesso periodo, si è verificato, sempre rispetto all'esercizio precedente, un aumento del 2,47 per cento nel numero di viaggiatori e del 4,65 per cento in viaggiatori-chilometro.

È particolarmente da sottolineare, in quanto indicativo della sensibilità dei trasporti ferroviari all'evolversi della situazione economica generale, l'aumento del traffico degli stabilimenti industriali collegati, con particolari raccordi ferroviari, con le stazioni, traffico che, dal settembre dello scorso anno, ha avuto un graduale aumento ed ha raggiunto, negli ultimi mesi, un incremento del 15 per cento.

L'attività dell'Azienda è stata solerte e tempestiva nel provocare e assecondare, dopo

la fine del periodo recessivo, la ripresa dei traffici. L'aumento della velocità commerciale dei treni, ulteriormente accentuato nel settore delle derrate deperibili e dei trasporti internazionali delle merci; la continua opera di miglioramento del parco dei materiali rotabili viaggiatori e merci; la migliore utilizzazione dei carri: sono state queste le principali misure con le quali le Ferrovie sono venute incontro alle esigenze degli utenti.

È mio intendimento, a questo proposito, predisporre i provvedimenti necessari per sopperire a talune deficienze, sia quantitative che qualitative, che si riscontrano tuttora, nonostante i notevoli sforzi compiuti, nel parco merci e viaggiatori.

Nel settore di questi ultimi è prevista, nel corrente esercizio, la costruzione di un ulteriore contingente di 270 carrozze; saranno tenute presenti, a questo riguardo, le raccomandazioni del senatore Genco per le regioni meridionali. Ma è al settore del parco merci che va maggiormente dedicata la nostra attenzione, in quanto in esso si riscontrano tuttora necessità che vanno soddisfatte se non vogliamo pregiudicare, con la promettente ripresa dei traffici, l'acquisizione di essi da parte delle Ferrovie e, quel che più conta, lo sviluppo di settori vitali della nostra economia.

Nel corrente esercizio saranno consegnati dall'industria altri 4.409 carri che non risolveranno, è vero, la situazione, ma contribuiranno certamente ad alleviare la insufficienza del parco.

Sempre nel quadro dei principi che devono governare l'azione amministrativa, circa la priorità da riservare ai settori suscettibili di condizionare la soluzione di altri problemi, un vigoroso impulso abbiamo deciso di dare al settore dei carri refrigeranti, al quale è particolarmente interessata la produzione ortofrutticola dell'Italia centro-meridionale.

Attualmente l'Azienda può disporre di circa 7.200 carri refrigeranti, facendo anche ricorso al parco europeo di questi carri costituito dalle Amministrazioni ferroviarie europee, compresa la nostra, riunite nella Società Internazionale Interfrigo sorta appunto con lo scopo di incrementare in comune il parco refrigeranti.

Approfonditi studi condotti nel settore ortofrutticolo, anche con il concorso dei Ministeri e degli Enti interessati, fanno però salire a 8 000 unità il fabbisogno di questi carri, con un aumento fino a 10.000-12.000 unità nel prossimo quinquennio per effetto della politica di sviluppo dell'agricoltura.

Entro il 1961 saranno costruiti altri 600 carri e posso annunciare al Senato che è stato già inviato al Ministero del tesoro, per il necessario concerto, un provvedimento legislativo per assicurare la costruzione di altri 3.000 carri refrigeranti.

#### *Potenziamento degli impianti*

Abbiamo sin qui considerato la situazione del materiale rotabile nel quadro della politica di acquisizione del traffico: altrettanto essenziale è la situazione degli impianti fissi e particolarmente delle linee ai fini del regolare andamento dei traffici ferroviari.

I provvedimenti finora attuati per l'ammmodernamento ed il potenziamento della rete hanno consentito all'Azienda di migliorare la situazione, oltrechè del materiale rotabile, anche delle linee e degli impianti fissi, che vanno gradualmente adeguandosi ad una tecnica di esercizio sempre più moderna e alle crescenti esigenze dell'economia nazionale.

Imponenti opere per raddoppi di binari, per elettrificazioni e per opere connesse, per trasformazioni di linee da corrente alternata a corrente continua sono state finora compiute o sono in corso di attuazione.

CORBELLINI. Con quali finanziamenti, signor Ministro?

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Con quelli già approvati dal Parlamento.

CORBELLINI. No, signor Ministro, comunque ne parleremo dopo. Scusi l'interruzione.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Nel campo dell'elettrificazione, estesa nello esercizio 1959-60 ad altri 500 chilometri di linea, sarà completato il programma predi-

sposto, con l'estensione di tale sistema di trazione ad altri 350 chilometri di linea. Avremo raggiunto, così, gli 8.000 chilometri di linea elettrificata, che costituiscono circa il 40 per cento del totale della rete elettrificata dei Paesi del Mercato Comune Europeo e che assorbono circa il 65 per cento del quantitativo totale dei treni-chilometro.

È, inoltre, prevista la trasformazione della corrente di alimentazione su altri 300 chilometri di linea con i conseguenti vantaggi di ordine tecnico ed economico.

Con lo sviluppo dell'elettrificazione, è stato provveduto anche ad assicurare una larga autonomia (circa l'82 per cento) nell'approvvigionamento dell'energia elettrica, soprattutto ricorrendo per gran parte del fabbisogno alla produzione di centrali elettriche di proprietà delle Ferrovie dello Stato o in compartecipazione con l'Azienda stessa. Nell'ultimo esercizio le Ferrovie dello Stato hanno prelevato energia elettrica:

dalla Larderello per 1.330 milioni di chilowattora al prezzo medio di lire 3,30 per Kwh.;

da centrali di proprietà o in compartecipazione per 606 milioni di chilowattora al prezzo medio di lire 2,95 al Kwh.;

dall'industria privata, anche mediante scambi di energia, per 449 milioni di Kwh. al prezzo medio di lire 6 al Kwh.

Tale situazione migliorerà gradualmente quando saranno completati gli impianti della centrale di Monastero e il grande serbatoio delle centrali del Buthier in Val d'Aosta.

Della Larderello l'Azienda ferroviaria deteneva il 70 per cento delle azioni e, a seguito dell'acquisto del pacchetto azionario dell'I.M.I., la sua partecipazione è salita al 76 per cento. L'acquisto è stato particolarmente vantaggioso in quanto è stato effettuato quando il prezzo di borsa delle azioni era di molto inferiore (milioni 1.320) a quello attuale (3.049 milioni). Ritengo che l'onorevole Mancino, che ha accennato a questo problema, possa prendere atto della situazione che ho esposto e che dà piena tranquillità sulla possibilità di soddisfare le attuali e le future prevedibili esigenze dell'Azienda.

Rimarranno peraltro insoddisfatte, pur dopo l'esaurimento del piano quinquennale, alcune necessità originariamente meno impellenti ma che sopravvenute circostanze, come gli aumenti del traffico, hanno posto in maggiore evidenza.

Mi limito a citare a questo riguardo, per rimanere alle linee di maggiore importanza, la Genova-Ventimiglia, la Bologna-Verona, la Venezia-Trieste, l'Ancona-Pescara-S. Severo, la Messina-Siracusa, la Messina-Palermo, che sono ancora, nella massima parte del percorso, a semplice binario.

Ci si impone, quindi, per le necessità alle quali ho accennato, di prevedere fin da ora quanto è necessario, in un organico sviluppo del piano quinquennale, per eliminare le molteplici « strozzature » che ancora rimarrebbero nel sistema ferroviario nazionale. La prevista intensificazione dei traffici che avrà luogo nei prossimi anni sulle linee di grande comunicazione e particolarmente sugli itinerari interessanti gli scambi internazionali costituisce l'orientamento e lo stimolo per una ulteriore azione di potenziamento delle nostre ferrovie. Approfonditi studi sono in avanzato corso a questo riguardo; per alcuni settori sono stati già predisposti appositi disegni di legge e confido che proposte concrete possano essere presentate da me quanto prima agli organi responsabili di Governo e del Parlamento.

#### *Riduzione dei costi*

Tutto il complesso di opere per il potenziamento delle linee e i programmi di adeguamento del parco dei rotabili sono preordinati, oltre che all'efficienza dell'esercizio, anche alla riduzione dei costi.

La gran parte delle entrate dell'Azienda è costituita, ovviamente, dai prodotti del traffico i quali sono in funzione, oltre che della entità del traffico stesso, del livello delle tariffe. Non possiamo nasconderci che l'indice della rivalutazione delle tariffe ferroviarie rispetto all'anteguerra è rimasto molto al di sotto degli indici di rivalutazione attinenti ed altri fenomeni economici, quali il costo della vita, i prezzi all'ingrosso, eccetera. Ma l'elemento

che occorre tenere nella giusta considerazione è particolarmente costituito dalla circostanza che le attuali tariffe ferroviarie italiane sono ad un livello di molto inferiore a quello delle tariffe vigenti in tutti i Paesi europei. Per limitarci alle principali reti dell'Europa, occorre considerare che, fatto uguale a 100 l'indice dell'attuale livello medio tariffario delle ferrovie italiane per il settore viaggiatori e merci, abbiamo, per questi Paesi, i seguenti indici, rispettivamente per i viaggiatori e per le merci:

Belgio . . . .	125	e	143
Francia . . . .	143	e	120
Germania . . . .	143	e	157
Olanda . . . .	120	e	115
Svizzera . . . .	155	e	225

In questa situazione di staticità delle tariffe italiane, la riduzione dei costi, alla quale accennavo prima, appare l'elemento da tenere nel massimo conto per alleviare la situazione finanziaria dell'Azienda.

Non dobbiamo nasconderci, peraltro, che i margini di manovra per la riduzione dei costi sono, nelle condizioni attuali dell'esercizio, estremamente limitati, in quanto è già da tempo attuata dall'Amministrazione una rigida linea di economia.

Ciò peraltro non ci esime dall'attenerci a questa direttiva che è la sola che può essere seguita da un'azienda che si ispiri a sani criteri economici: e conviene farne cenno in quanto ulteriori progressi sono da attendersi come effetto dei vasti piani di ammodernamento da tempo iniziati negli impianti fissi, nel materiale e nei sistemi di esercizio.

Particolarmente dalla elettrificazione e dalla dieselizzazione delle linee sono da attendersi benefici risultati allorchè sarà stato portato a termine il programma previsto.

In questa prospettiva di economicità di gestione si inserisce il dibattuto problema delle linee a scarso traffico fortemente passive a cui hanno anche accennato gli onorevoli D'Albora e Solari.

La graduale sostituzione di queste linee con i più economici mezzi automobilistici sarà attuata previa accurata valutazione degli effettivi costi di esercizio di ciascuna linea, con

la dovuta cautela imposta dalla massima considerazione delle esigenze sociali delle zone interessate e con l'auspicabile collaborazione dei rappresentanti delle popolazioni.

Anche nel campo organizzativo l'azione intesa a ridurre i costi dovrà assumere nuovo vigore: e a tale scopo l'Azienda ha in parte attuato e sta continuando ad attuare le misure necessarie per snellire le procedure, particolarmente nei rapporti con i terzi, per riorganizzare all'interno i metodi di lavoro, per conseguire, in una parola, in tutti i settori dell'esercizio, una maggiore produttività.

#### *Personale*

Un particolare rilievo, in questo quadro di intensa e proficua azione diretta a porre l'Azienda ferroviaria su basi sempre più efficienti ed economiche, assume, per il suo valore umano e spirituale, l'elemento che costituisce di ogni complesso aziendale il pilastro fondamentale.

Intendo riferirmi al personale, al quale mi è gradito rivolgere da questa tribuna il mio cordiale saluto ed il mio compiacimento per la diuturna ed appassionata dedizione alla Azienda.

Particolarmente nelle recenti alluvioni che hanno colpito varie regioni d'Italia, il personale ha dato prova di un elevato spirito di sacrificio per riparare i danni subiti dalla rete ferroviaria, adoperandosi, nelle condizioni più avverse, per ripristinare in brevissimo tempo i servizi.

Mi sarebbe sembrato del tutto superfluo precisare che questo mio apprezzamento è rivolto anche ai dirigenti dell'Azienda, se il senatore Solari non li avesse chiamati in causa per presentare una situazione quasi di contrasto con chi ha la responsabilità politica. Mentre mi associo al senatore Solari nell'elogiare il personale di dirigenza delle Ferrovie dello Stato che si dedica all'Azienda con il massimo impegno e con alta competenza, debbo rilevare l'infondatezza delle sue osservazioni e delle sue critiche.

Posso ricordare che nell'ordinamento dell'Azienda, quale è sancito dalla legge, l'organizzazione gerarchica dell'Azienda stessa ha

al suo vertice il Ministro al quale competono vaste responsabilità, sia sul piano amministrativo che su quello politico. Nello stesso tempo posso dire che, seguendo l'esempio dei miei predecessori, non ho assunto nè intendo assumere iniziative che non siano in armonia con la competenza che la legge stessa attribuisce agli organi interni dell'Azienda.

Tornando all'argomento del personale, desidero assicurare il Senato che seguo con la massima cura le esigenze e le aspirazioni dei ferrovieri, con l'apprezzata collaborazione, anche in questo settore, dei Sottosegretari di Stato senatore Cesare Angelini e onorevole Calogero Volpe.

Le necessità del personale nel campo dell'assistenza sono tenute costantemente presenti: è intervenuta, nel febbraio scorso, la legge 27 febbraio 1960, n. 182, che ha aumentato la indennità di buonuscita; è ora in corso di esame, da parte del Senato, il disegno di legge per riformare l'Opera di previdenza, anche al fine di mettere questo benemerito Istituto in grado di migliorare le sue prestazioni e di sviluppare le sue forme di assistenza.

Al senatore Imperiale posso dire che, per quanto riguarda il Dopolavoro ferroviario, sono state prese varie iniziative per dare ad esso una nuova struttura a base elettiva, con la partecipazione anche dell'Amministrazione ferroviaria che interviene largamente per sostenerne e potenziarne le attività.

#### *Competenze accessorie - Pianta organiche*

Alcuni importanti problemi di ordine giuridico ed economico sono in via di soluzione: l'orario di lavoro, per la cui attuazione integrale si stanno prendendo adeguate misure; le competenze accessorie, la cui legge di revisione già approvata dal Parlamento è ora in corso di promulgazione; la revisione organica dello stato giuridico sulla base dell'esperienza del primo biennio di applicazione; la determinazione delle piante organiche, il cui disegno di legge, che prevede l'assunzione di altri 5.584 dipendenti, è stato presentato alla Camera, ove è già in corso di esame.

Frattanto, per far fronte alle più immediate necessità dell'esercizio, ho disposto l'assunzione di altre 2.285 unità nelle varie qualifiche, nonchè l'emanazione dei bandi di concorso per altre 4.150 unità.

Le esigenze cui ha accennato l'onorevole Imperiale sono quindi in via di soddisfacimento e altri provvedimenti saranno presi non appena sarà divenuta operante la legge sulle piante organiche che attende l'approvazione del Parlamento.

### MOTORIZZAZIONE E TRASPORTI IN CONCESSIONE

L'altro settore in cui si esplica l'attività del Ministero dei trasporti è quello della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nel quale l'Amministrazione esercita compiti di vigilanza, di disciplinamento, di propulsione.

Dal mezzo motorizzato individuale all'auto-linea, dal servizio a impianti fissi in regime di concessione alla navigazione fluviale e lacuale, tutti i mezzi e sistemi di trasporto formano oggetto di particolari competenze e comportano un'opera assidua, delicata, continua: donde l'esigenza di caratteristiche di modernità e di dinamismo per seguire il passo della tecnica e lo sviluppo qualitativo e quantitativo dei mezzi e degli operatori economici.

#### *Ferrovie in regime di concessione*

Il settore tradizionale cui presiede il Ministero è quello delle ferrotranvie in regime di concessione, che taluni propendono a considerare ormai superato ma che, invece, sia pure per certi aspetti ed entro certi limiti, conserva una sua propria validità.

Il disastro della guerra e i numerosi anni nei quali non è stato possibile provvedere ad ammodernare o rinnovare linee, impianti e materiale, hanno fatto sì che la situazione, sia tecnica che economica dei servizi su rotaia esercitati in regime di concessione, presentasse — nel periodo post-bellico — condizioni di particolare gravità.

Tale situazione ha richiesto interventi finanziari dello Stato e apposite leggi.

Allo stato attuale, l'opera di ammodernamento delle ferrotranvie, già compiuta per numerose linee, è in corso di realizzazione per talune altre.

Ricordo che, in base alla legge 14 giugno 1949, n. 410, lo Stato ha erogato, mediante successivi stanziamenti, per ricostruzione di ferrovie danneggiate dalla guerra, circa 23 miliardi.

Con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, furono stanziati altri 18 miliardi per ammodernamento e potenziamento; sei miliardi, infine, con la legge 24 luglio 1959, n. 622.

A queste somme già rilevanti vanno aggiunti gli oneri, assunti dallo Stato, per sussidi integrativi di esercizio, che vengono tuttora accordati semprechè i concessionari abbiano attuato ogni possibile provvedimento per migliorare i risultati economici della gestione.

Per l'esercizio 1960-61, sono stanziati in bilancio, per questa voce, 5 miliardi e 215 milioni.

Inoltre, in applicazione della citata legge 2 agosto 1952, n. 1221, molte aziende, già in regime di sussidi integrativi di esercizio, hanno ottenuto l'adeguamento della sovvenzione ordinaria prevista negli originari atti concessionali. A tutt'oggi risultano impegnate nel bilancio, per sovvenzioni rivalutate, lire 3.060.156.902 per ferrovie e lire 116.928.027 per tranvie.

Posso rassicurare gli onorevoli Imperiale e Mancino che, nei casi in cui le Aziende concessionarie di ferrovie siano state autorizzate a gestire servizi automobilistici e conseguano da tali gestioni risultanze attive, di queste si tiene conto ai fini della determinazione sia dei sussidi integrativi che delle sovvenzioni.

In altre parole, accertato dall'Amministrazione il disavanzo relativo alla gestione degli impianti fissi, esso viene depurato degli utili relativi agli autoservizi.

Convengo nell'opportunità, già affermata dal mio predecessore onorevole Ferrari Aggradi e richiamata dall'onorevole Solari, di studiare un tipo di bilancio uniforme per le imprese esercenti ferrovie in concessione, in

modo da consentirne un più facile esame, che potrebbe essere così agevolmente effettuato in sede di pubblicazione dei bilanci, pubblicazione che, come è noto, è già regolata dalle norme del Codice civile.

L'intervento dello Stato è stato ed è notevole e rappresenta indubbiamente un rilevante sacrificio per la collettività; esso può trovare quindi una sua giustificazione soltanto sul piano della idoneità di queste linee a raggiungere obiettivi di interesse sociale non altrimenti perseguibili. Ed è proprio in base a questo principio che circa 650 chilometri di linea sono stati, senza alcuna lesione per il pubblico interesse, sostituiti con servizi automobilistici. Ancora altri 2.000 chilometri circa sono stati sostituiti, sempre con servizi su strada (in base all'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1931, n. 1496) con miglioramento del servizio e quindi con pieno soddisfacimento del pubblico.

Ove, peraltro, siano riconosciute la vitalità delle linee e la loro rispondenza ad effettive esigenze di pubblico interesse, va proseguita l'opera di potenziamento e di ammodernamento.

#### *Linee metropolitane*

Un cenno particolare ritengo di riservare alle varie iniziative per le ferrovie metropolitane che, nell'attuale situazione della circolazione, costituiscono un efficace strumento per risolvere i sempre più impellenti problemi del traffico nelle grandi città.

Per la ferrovia metropolitana di Roma, sulla base della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, che ha autorizzato una spesa di 26 miliardi di lire, sono stati già predisposti tutti i necessari elementi per la costruzione del tronco Stazione Termini-Osteria del Curato, ed è stata anche iniziata la procedura per la concessione. Si prevede che la sede, i fabbricati e l'armamento della linea potranno essere costruiti nel termine di tre anni dalla data di inizio dei lavori.

Nel frattempo, gli uffici del Ministero stanno già alacremente procedendo agli studi relativi al secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento, con diramazione verso Torre

Spaccata, per poter far luogo, al più presto possibile, all'appalto anche per questo secondo tronco.

A Milano è in corso di costruzione la metropolitana con quattro linee pari a 36 chilometri. Si deve ora provvedere alla ferrovia metropolitana di Napoli.

Già il mio predecessore, onorevole Ferrari Aggradi, ebbe ad annunciare alla Camera di avere studiato e predisposto, al riguardo, uno schema di provvedimento legislativo; esso si trova ora in fase di concerto con gli altri Dicasteri interessati.

#### *Autolinee*

Il campo che maggiormente impegna l'attività dell'Ispettorato della motorizzazione è indubbiamente quello dei trasporti su strada.

L'imponente rapido sviluppo delle autolinee ha posto delicati problemi di ordine giuridico ed economico.

La rete degli autoservizi di linea dell'anteguerra subì, per effetto degli eventi bellici, quasi un totale annientamento.

La volontà di lavoro, lo spirito di iniziativa degli operatori economici, il progresso della tecnica, la vigile sensibilità dell'Amministrazione hanno oggi creato in Italia una complessa e imponente rete di autoservizi extraurbani che, al 31 dicembre 1959, aveva raggiunto uno sviluppo di 569.826 chilometri (di fronte ai 116.579 chilometri del 1938). Il numero delle autolinee è di 9.898, con una percorrenza di 698.811.350 autobus-chilometro, 14.800.000.000 di viaggiatori-chilometro e 920.000.000 di viaggiatori trasportati; ciò di fronte alle 3.479 linee del 1938 e ai 2.300.464.000 viaggiatori-chilometro.

Possiamo oggi affermare che possediamo una struttura moderna ed efficiente di collegamenti, che contribuisce potentemente allo sviluppo delle relazioni sociali e al progresso economico. Per queste considerazioni, dobbiamo riguardare le autolinee con grande simpatia, anche perchè, nel quadro dello sviluppo dell'economia generale, specie del turismo, e tenute presenti le esigenze di un sano coordinamento, esse dovranno considerarsi non più le nemiche o le concorrenti

delle ferrovie, ma come le apportatrici di traffico alle ferrovie stesse.

Ho affermato qualche giorno fa, a San Remo, alla Conferenza delle autolinee di gran turismo, la necessità di evitare che visioni parziali o unilaterali facciano fuorviare da quelle che sono le soluzioni ispirate all'interesse generale: e cioè, da una parte, l'affermazione di una completa autonomia dello sviluppo delle autolinee dall'attuale situazione dei trasporti ferroviari; e, dall'altra, la considerazione esclusiva, e proiettata al di là di una sana tutela dell'interesse generale, della

mole degli investimenti ferroviari e della natura statale dell'impresa ferroviaria.

Dall'una e dall'altra di tali anguste impostazioni può derivare grave pregiudizio all'interesse generale, che non si identifica con l'interesse aziendale o settoriale, in quanto, adottando la prima tesi, si prospetta una rovinosa concorrenza, che si traduce in sperpero di ricchezze e di energie, mentre, spostando la seconda tesi, si corre il rischio di bloccare lo sviluppo dei traffici e di pregiudicare il progresso tecnico, economico e sociale del Paese.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*). L'obiettivo che vogliamo perseguire è, invece, quello della più utile convivenza dei due mezzi di trasporto: a questo obiettivo, quindi, sarà ispirata la nostra azione, perchè riteniamo che, nella suddivisione dei compiti nel soddisfacimento delle necessità delle popolazioni, nella giusta considerazione delle varie ragioni, si può trovare il punto di incontro per il componimento dei divergenti interessi.

Il settore ha bisogno ancora di una nuova disciplina legislativa; ed il relativo disegno di legge sarà prossimamente presentato al Consiglio dei ministri, avendo superato le difficoltà per la sua definitiva elaborazione. Posso comunque assicurare fin d'ora il Senato che questo disegno di legge è ispirato unicamente alla tutela dell'interesse generale. I timori espressi al riguardo dal senatore Solari sono infondati, poichè il provvedimento assicurerà un assetto coordinato dei servizi stradali, evitando inutili e dannose sovrapposizioni, senza precludere, peraltro, all'Azienda ferroviaria la possibilità di istituire servizi sostitutivi di linee che dovessero essere soppresse.

### *Autotrasporti di merci*

Ho già accennato, all'inizio della mia esposizione, ad alcune cifre riguardanti il settore delle merci, che è di importanza vitale per l'economia del Paese.

Voglio qui aggiungere che il parco nazionale dei veicoli a motore adibiti al trasporto di merci ha una potenzialità complessiva di oltre 13 milioni di tonnellate, delle quali all'incirca la metà riguarda i trasporti per conto di terzi e l'altra quelli in conto proprio.

Parlando di autotrasporti, il pensiero torna subito al problema del coordinamento fra strada e rotaia.

Anche per questo problema ho già sottolineato che un coordinamento serio ed efficace deve avvenire sul piano degli investimenti nelle infrastrutture.

Non è a dire che anche sul piano dell'esercizio non sia possibile adottare qualche accorgimento idoneo, ma non v'ha dubbio che una seria politica dei trasporti deve iniziare molto più da lontano.

Occorrerà che ciascun sistema di trasporti venga orientato verso quello che è il settore suo proprio caratteristico, senza dannose ed antieconomiche inframmettenze e senza dispersione di energie e di ricchezza.

Proprio in aderenza a questo concetto, lo onorevole Ferrari Aggradi ha liberalizzato — esonerandoli dal disciplinamento di blocco in vigore — gli autocarri aventi una portata fino a 50 quintali.

Trattasi, infatti, di veicoli che, per le loro caratteristiche tecniche e di impiego, sono destinati ad operare in un settore delimitato e possono essere considerati più alleati che concorrenti della ferrovia.

I problemi dell'autotrasporto di merci sono, comunque, attentamente seguiti dal Ministero, che, pur nel quadro dell'interesse generale, è ben lungi dal guardare al settore stesso con diffidenza, come da qualche parte si è affermato, perchè è consapevole dell'importante contributo che all'economia nazionale viene da esso recato.

Per quanto concerne l'Ente Autotrasporti Merci, dirò che è mio intendimento esaminare a fondo i suoi compiti istituzionali e i risultati della sua attività, avendo sempre presente l'interesse pubblico e del settore.

Voglio, intanto, confermare l'impegno assunto dal mio predecessore, onorevole Ferrari Aggradi, circa la pubblicità del bilancio dell'Ente.

Desidero, infine, rassicurare in questa occasione il personale dell'Ente da timori che non sono giustificati ed invitarlo a continuare con fiducia e serenità il proprio lavoro.

### *Motorizzazione*

È noto, onorevoli senatori, quale sia stato l'enorme sviluppo della motorizzazione dal dopoguerra ad oggi.

È un felice sintomo di progresso sociale ed economico, un elemento tangibile di benessere, che ci conforta e ci lascia bene sperare. Anche se il nostro Paese, nella motorizzazione individuale, è ancora lontano dalle percentuali di Paesi che, in questo settore, sono più progrediti, purtuttavia è innegabile che i progressi sono stati di enorme rilievo.

Questi progressi comportano per la Pubblica Amministrazione una serie di problemi, che vanno affrontati e risolti superando spes-

so difficoltà superiori a quanto si possa immaginare.

La disciplina del traffico e della circolazione, lo studio, la elaborazione e il continuo aggiornamento delle norme tecniche e giuridiche che riguardano i veicoli a motore e i conducenti, l'esame e l'approvazione dei nuovi dispositivi offerti di continuo dalla tecnica impongono alla Pubblica Amministrazione un'opera costante di molta responsabilità.

Il grande sviluppo dei mezzi motorizzati ha posto anche problemi in termini quantitativi, per ciò che riguarda le numerosissime competenze del Ministero dei trasporti in materia di veicoli e di conducenti: collaudi, immatricolazioni, revisioni, prove, esami di abilitazione alla guida, eccetera.

Ad ogni modo, due sono i problemi essenziali derivanti dal fenomeno del continuo aumento dei veicoli a motore: la disciplina e la sicurezza della circolazione; le strade.

Per quanto riguarda queste ultime, alle quali sovrintende il Dicastero dei lavori pubblici, dirò soltanto che il Governo ha fatto, sta facendo e farà tutto il possibile.

Per ciò che si riferisce, invece, alla disciplina della circolazione, desidero richiamare ancora, rivolgendomi da questa così autorevole Assemblea a tutti i cittadini, l'assoluta necessità che gli utenti della strada si adeguino rigorosamente alle norme di prudenza e di comportamento che il Codice sancisce e che il viver civile impone.

Sarà cura dei Dicasteri che, per l'uno o per l'altro aspetto, sovrintendono a questa materia di adottare tutti quei provvedimenti e quegli accorgimenti che potranno riuscire utili per una sempre migliore applicazione delle norme di circolazione stradale.

Ma è indispensabile che gli enti pubblici o privati e le associazioni che comunque partecipano della vita motorizzata del Paese continuino sempre più intensamente a collaborare in questa civica opera di propaganda, di educazione, di persuasione.

Particolarmente alla scuola, come ho avuto occasione di ricordare a Stresa alla recente Conferenza della circolazione e del traffico, si offre la possibilità di raggiungere i più proficui e duraturi risultati nell'opera di educazione stradale. E a questo riguardo posso

comunicare che intensa è stata l'azione svolta in collaborazione tra i Ministeri della pubblica istruzione e dei trasporti.

Purtroppo, gli incidenti stradali funestano ancora le nostre strade con un'alta percentuale.

È vano attendersi soluzioni miracolistiche se ciascun cittadino non darà il suo serio contributo di cosciente buona volontà.

**G E N C O**, *relatore*. Occorre il limite di velocità, onorevole Ministro.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*. Di particolare rilievo è l'azione dell'Ispettorato della motorizzazione civile per la prevenzione degli incidenti stradali. Oltre alla analisi tecnica — importantissima — degli incidenti stradali gravi e alla elaborazione di dati statistici, per la ricerca e l'esame delle cause degli incidenti stessi e per l'adozione dei provvedimenti atti a prevenirli, si ha cura della revisione delle patenti e di quella dei veicoli dopo gli incidenti gravi.

Intensa attività viene anche svolta, con successo, nel settore della propaganda: pubblicazioni, produzione diretta di films, assistenza tecnica alla radio-televisione.

#### *Navigazione interna*

Non posso omettere almeno un cenno ad un altro importante settore di trasporto, cioè quello della navigazione interna.

La navigazione interna, lacuale e fluviale, si sta attivamente inserendo nel nostro sistema di trasporti ed è destinata a svolgere una sua propria funzione, specie per alcuni traffici particolari.

La navigazione interna ha subito gravi danni nel corso degli eventi bellici, sia agli impianti fissi sia alla flotta.

Nella passata legislatura il Governo aveva presentato un disegno di legge inteso a sopprimere alle esigenze del settore mediante l'intervento dello Stato. Posso ora annunciare che tale disegno di legge, decaduto con la fine della legislatura, sarà da me nuovamente sottoposto all'esame del Parlamento.

Il senatore Zane ha richiamato la mia attenzione con un appassionato intervento su due problemi, principalmente per quanto riguarda i servizi del Lago di Garda.

Desidero assicurarlo che li esaminerò personalmente e con la massima benevola predisposizione.

#### *Attività internazionale nel settore dei trasporti*

L'attività che in campo internazionale il Ministero dei trasporti è chiamato a svolgere va assumendo un rilievo sempre maggiore, in relazione, particolarmente, con la graduale attuazione della Comunità economica europea, la quale ha posto problemi complessi e di difficile soluzione anche nel settore dei trasporti.

Infatti, nel processo di integrazione economica, la funzione strumentale del trasporto riveste un carattere di essenzialità, in quanto un efficiente scambio di beni e di servizi presuppone ed esige una rete di trasporti funzionale ed adeguata alle esigenze dell'economia.

Se importante e pregiudiziale è la funzione affidata dai Trattati di Roma ai trasporti ai fini della realizzazione delle condizioni necessarie per garantire, attraverso il gioco di una concorrenza non falsata da artificiose manovre, la più razionale ripartizione della produzione in un mercato sempre più vasto, non si deve peraltro dimenticare che il trasporto costituisce un'attività industriale che interessa direttamente un considerevole numero di operatori, suscettibile, al pari delle altre, di integrazione economica

Questi caratteri peculiari che il trasporto presenta nei sistemi economici di ciascuno dei sei Paesi, e le diverse esigenze, non sempre coincidenti tra loro, che in esso trovano espressione, costituiscono, in gran parte, la spiegazione delle difficoltà che si incontrano per predisporre un'organizzazione dei trasporti che ne assicuri un ordinato sviluppo attraverso la loro migliore e più economica utilizzazione.

Tali difficoltà, in effetti, hanno un po' rallentato l'azione degli organi comunitari in questo settore, ma è da prevedersi che il lavoro assumerà un ritmo sempre più intenso e che dei risultati concreti potranno essere conseguiti al più presto.

Ma i problemi del trasporto vengono ampiamente trattati, in forma diretta e specifica, in seno ad un'altra organizzazione internazionale — la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti — che abbraccia tutti i Paesi dell'Europa occidentale.

Recentemente ha avuto luogo all'Aja la sessione annuale di tale Conferenza, alla quale ho partecipato e che mi ha dato modo di approfondire, con i colleghi degli altri Paesi, gli innumerevoli problemi posti allo studio e che tendono ad armonizzare le misure adottate o da adottarsi nei Paesi aderenti, nei vari settori del trasporto.

È stato un lavoro molto utile e proficuo, al quale ritengo di fare un breve accenno.

È stato, in tale sede, esaminato l'andamento economico delle ferrovie che, nella quasi totalità dei Paesi europei, si presenta, purtroppo, sfavorevole.

La Conferenza, al riguardo, ha ritenuto opportuno procedere ad un più approfondito studio della situazione, al fine di individuarne le cause e di promuovere i rimedi più adeguati.

Un incarico in tal senso è stato dato ad un Comitato di esperti, la cui Presidenza è stata affidata all'Italia.

La Conferenza ha preso anche in esame la attività svolta dalla Società Internazionale per il finanziamento della costruzione del materiale ferroviario — Eurofima — e le misure atte a promuovere il suo potenziamento. Il problema è di mettere la Società in condizioni di disporre di capitali in misura che le consenta di dare maggior impulso alla sua attività.

Da questo rapido accenno, risulta la delicatezza dei problemi trattati in campo internazionale e quindi l'impegno che su di essi deve portare il Ministero dei trasporti.

Desidero, al riguardo, dare la più ampia assicurazione che, per quanto mi concerne, darò il maggior impulso possibile allo studio

e alla soluzione di questi problemi con sincero convincimento europeistico.

### Conclusione

Confido, onorevoli senatori, che la mia esposizione non sia venuta meno al suo scopo, che era quello di darvi un quadro a grandi linee del settore cui sovrintende il mio Ministero, una rappresentazione dei suoi problemi più importanti e più attuali, una illustrazione di quanto finora è stato fatto e di quanto ci proponiamo di fare.

Ritengo che sia oggi molto difficile, non essendo ancora realizzati completamente i vasti piani di ammodernamento e di potenziamento delle Ferrovie dello Stato e non essendo ancora in atto gli effetti dei piani stessi, fare sicure previsioni circa quelle che potranno essere le basi fondamentali su cui si assesterà, sotto il profilo economico-finanziario, la gestione delle nostre ferrovie.

Sono convinto, infatti, che bisogna attendere la piena efficacia delle imponenti opere in corso di compimento e degli ulteriori indispensabili provvedimenti, ai quali ho fatto cenno, come pure una nuova impostazione, sulla base di una maggiore chiarezza, del bilancio, che avvii l'Azienda verso l'autosufficienza economica.

E quanto ho finora affermato va riferito, ovviamente, anche alla politica da adottare in futuro nei riguardi dei trasporti su strada, che — è bene ripeterlo ancora una volta — con i trasporti ferroviari debbono integrarsi in un sano coordinamento di sviluppo e di compiti. Ma, riguardo alla situazione attuale, possiamo bene affermare il riconoscimento della presenza attiva e vigile dello Stato in tutti i settori dei trasporti, la sua partecipazione finanziaria per assicurarne la vitalità, la sua volontà di riservare a questi settori la sua più attenta cura.

È in questa prospettiva che, nella piena consapevolezza della complessità dei problemi da risolvere, posso affermare, onorevoli senatori, che non mancherà l'impegno costante di adottare le soluzioni più conformi al superiore interesse del Paese. (*Vivi ap-*

*plausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni).*

**P R E S I D E N T E**. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è del senatore D'Albora.

\* **G E N C O**, *relatore*. La Commissione lo accoglie come raccomandazione.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei dare una risposta esauriente sull'ordine del giorno. La situazione dell'Azienda ferroviaria è già stata recentemente oggetto di attento esame da parte del Consiglio dei ministri, il quale ha ritenuto di investirne il Comitato interministeriale della ricostruzione, che ha iniziato l'esame del problema. E così rispondo anche al senatore Solari, che aveva trattato questo argomento.

In tale sede è stato manifestato l'intendimento del Governo di accentuare la condotta economica dell'Azienda e di dare un coerente sviluppo alle iniziative già prese per il potenziamento tecnico-economico della medesima. Ciò dimostra la vigile cura del Governo per il problema ferroviario, il quale continuerà ad essere seguito ed esaminato nelle sedi e con gli strumenti che appariranno più idonei.

È pure intendimento del Governo studiare e trattare i problemi dei trasporti in un quadro organico, affinché l'attività dei vari mezzi si completi e si integri nell'interesse della collettività.

Frattanto, in relazione alla necessità di predisporre con ogni sollecitudine, in vista anche della graduale attuazione del Mercato comune, le misure idonee a garantire un coordinato impiego degli investimenti in materia ferroviaria e stradale e dei mezzi di esercizio, ho già dato istruzioni alle dipendenti Direzioni generali del mio Ministero perchè la reciproca collaborazione sia ulteriormente intensificata.

D'altro canto, d'accordo con il collega Ministro dei lavori pubblici onorevole Zacca-

gnini, i Direttori generali competenti delle due Amministrazioni sono stati già interessati ed hanno incominciato ad esaminare in comune i problemi che sono sul tappeto e a proporre soluzioni concrete e idonee.

**P R E S I D E N T E**. Senatore D'Albora, mantiene il suo ordine del giorno?

**D'ALBORA**. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro. In sostanza la Commissione da me proposta sarebbe stata sostituita con due Direttori generali del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti, se ho ben compreso. (*Cenni di assenso dell'onorevole Ministro dei trasporti*).

Io mi auguro che questi Direttori generali, che certamente sono dei competenti e conoscono i problemi in esame, possano giungere rapidamente alle desiderate conclusioni, ma penso che, forse, in seguito dovremo tornare sulla mia proposta. Per ora non insisto sull'ordine del giorno.

**P R E S I D E N T E**. Segue il primo ordine del giorno del senatore Busoni.

\* **G E N C O**, *relatore*. La questione segnalata dal senatore Busoni è allo studio, perchè si tratta di un problema tecnico: il terzo freno potrebbe essere costituito anche dal motore, onorevole Busoni. D'altra parte non è agevole per l'industria automobilistica italiana e straniera adeguarsi immediatamente alle norme del Codice, che hanno previsto un periodo di transizione il quale non è ancora scaduto.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*. Terrò presente quanto è contenuto nell'ordine del giorno del senatore Busoni, assicurando che l'Amministrazione accerta, in sede di omologazione del tipo ovvero in sede di singolo collaudo, che le disposizioni di legge attuali siano rigorosamente rispettate.

**P R E S I D E N T E**. Senatore Busoni, mantiene il suo ordine del giorno?

B U S O N I . Prendo atto, e spero che almeno il Ministero vorrà fissare il termine del periodo provvisorio che è stato accordato in deroga alle disposizioni di legge.

G E N C O , *relatore*. No, tale periodo fu invece previsto proprio quando si discuteva del Codice della strada. Non era facile da un giorno all'altro ordinare che tutti gli auto-veicoli avessero il terzo freno!

B U S O N I . Ma non c'è nessuna fissazione di termine: il periodo per ora è indeterminato e resta aperto, ciò che non può essere consentito!

C O R B E L L I N I . Il senatore Busoni ha ragione: bisogna chiuderlo immediatamente.

P R E S I D E N T E . Segue il secondo ordine del giorno del senatore Busoni.

\* G E N C O , *relatore*. Io ritengo che le contravvenzioni fatte ai rappresentanti di commercio per il trasporto dei campionari dipendano da eccessivo zelo degli agenti della Polizia stradale. Nella mia provincia non ho mai sentito parlare di contravvenzioni fatte a questo titolo, laddove ho sentito di una contravvenzione fatta ad un tale che portava una damigiana sul portabagagli.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il senatore Genco si è riferito agli agenti della sua regione che seguirebbero criteri non sempre univoci. Premesso che gli agenti debbono far applicare la legge così come è attualmente, posso assicurare il senatore Busoni che solleciterò delle intese con il Ministro delle finanze — perchè la materia non è di competenza esclusiva del Ministero dei trasporti — al fine di vedere se è possibile fare qualcosa per quanto egli ha segnalato.

P R E S I D E N T E . Senatore Busoni, mantiene il suo ordine del giorno?

B U S O N I . Prendo atto della buona volontà del Ministro per cercare di risolvere

gli inconvenienti che con le disposizioni attuali si verificano. Potrei presentare delle lettere di rappresentanti di commercio che appunto si lamentano di queste differenze di trattamento. È proprio perchè differenze di trattamento non vi siano, ma disposizioni uguali per tutti, che io ho presentato il mio ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue il terzo ordine del giorno del senatore Busoni.

\* G E N C O , *relatore*. Lo studio di una rettifica del tracciato della Firenze-Roma è ancora in corso. Quindi non potremmo esprimere nessun parere, dato che non sappiamo ancora quali sono gli intendimenti dell'Amministrazione delle ferrovie.

Siccome il nuovo tracciato richiederà una spesa imponente, mi auguro che venga allo esame del Parlamento e che ne possiamo discutere in quella sede.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il senatore Busoni tratta due argomenti. Per la prima parte, come ha detto il senatore Genco, si tratta di studi interni, senza alcuna prospettiva di realizzazione. Quanto alla possibilità di prendere in esame qualche parziale rettifica del tracciato, è un problema che resta sempre subordinato al reperimento dei fondi, che in questo momento l'Amministrazione non ha.

P R E S I D E N T E . Senatore Busoni, mantiene il suo ordine del giorno?

B U S O N I . Io non trovo nella risposta dell'onorevole Ministro nulla di preciso in merito a quanto richiedo. Io richiedo solo che, nel quadro delle modificazioni che potranno o non potranno essere attuate, perlomeno il Governo si impegni a far studiare questa proposta di rettifica. È un impegno a far studiare. Io vorrei sapere se questo impegno il Ministro lo prende. (*Interruzione del senatore Corbellini*).

A N G E L I N I A R M A N D O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I A R M A N D O . Non possiamo impostare con criteri provinciali il problema della rettifica della ferrovia Firenze-Roma, rettifica che diminuirebbe il percorso di 53 chilometri! Non si taglia fuori Arezzo, che resterebbe sempre servita dalla attuale ferrovia. Bisogna tener presente la necessità di accelerare le velocità commerciali. Se si riduce il percorso di 53 chilometri si realizza veramente una direttissima di interesse nazionale. Lo stesso problema che si denuncia per Arezzo è sorto per Pistoia quando si è fatta la direttissima Roma-Prato e per Cassino, Caserta e Capua quando si è fatta la direttissima Roma-Napoli.

È un problema, lo ripeto, di carattere nazionale, non provinciale o regionale.

B U S O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B U S O N I . Il senatore Angelini non era presente quando ieri ho illustrato il mio ordine del giorno; altrimenti si sarebbe potuto rendere conto delle buone ragioni che io ritengo di aver presentato al Senato nel sostenere che lo studio sia veramente accurato e che si possa giungere alla conclusione di ottenere i risultati desiderati con la minore spesa e con il maggiore vantaggio per le stesse Ferrovie. È proprio per questo scopo che io chiedevo al Governo di far studiare i diversi progetti, per poi decidere come sarà più opportuno nell'interesse della collettività.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Si tratta di un impegno molto relativo, senatore Busoni, perchè io, in questo momento, non posso dare degli affidamenti sicuri o assumere impegni a breve scadenza.

B U S O N I . Purtroppo a breve scadenza la cosa non può essere fatta in nessun caso.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Busoni e Mariotti.

\* G E N C O , *relatore*. La Commissione è favorevole non solo a questo ordine del giorno presentato dai senatori Busoni e Mariotti, ma anche a quelli, di identica sostanza, presentati rispettivamente dai senatori Scappini, Bitossi e Ristori e dai senatori Pagni e Moneti.

Risulta infatti alla Commissione che il Ministero dei trasporti ha più volte preso impegno di ricostruire il tronco di ferrovia che permetterebbe ai cittadini di Borgo San Lorenzo di scendere a Firenze; e dico scendere perchè effettivamente la linea parte da quota 271 e scende a quota 48, la quota di Firenze.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Non intendo negare l'impegno e la volontà da parte del Ministero per la ricostruzione del tronco ferroviario di cui agli ordini del giorno. Debbo però dire che in questo momento la ricostruzione della linea dipende unicamente dalla possibilità di reperire i fondi necessari.

Assicuro al Senato e ai presentatori degli ordini del giorno il mio maggiore interessamento affinché il problema finanziario possa trovare al più presto la sua soluzione.

In queste condizioni, e considerato che la ricostruzione richiederà almeno due anni, le esigenze dei viaggiatori costretti a compiere il più lungo percorso Borgo San Lorenzo-Pontassieve-Firenze potranno essere soddisfatte con l'istituzione provvisoria di un autoservizio sostitutivo tra Borgo San Lorenzo e Firenze, con tariffe uguali a quelle da applicare sulla base della ricostruenda linea ferroviaria.

P R E S I D E N T E . Senatore Busoni, mantiene l'ordine del giorno?

B U S O N I . Queste dichiarazioni del Ministro non possono soddisfarmi. L'impe-

gno del Governo non è rinnovato. Il mezzo che si intenderebbe di adottare per supplire alle attuali deficienze non viene incontro alle necessità della zona, per quella che può essere la sua ripresa economica, perchè servirebbe solo al trasporto di persone, mentre non può servire per le merci.

Chiedo quindi che l'ordine del giorno, che è confortato anche dagli ordini del giorno presentati dai senatori Pagni e Moneti e dai senatori Scappini e Ristori, sia posto in votazione.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*.  
Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*.  
In sede di programmazione della seconda fase del piano quinquennale, approvato con la legge 18 dicembre 1959, n. 1142, era stato previsto un finanziamento di milioni 1.600 per ricostruire la linea ferroviaria Borgo San Lorenzo-Firenze, distrutta dalla guerra. Successivamente, e prima che il Consiglio di amministrazione avesse potuto deliberare in merito, sono sopravvenuti provvedimenti a favore del personale (nuovo orario di lavoro e revisione delle competenze accessorie), il cui onere di 11 miliardi e 400 milioni si è dovuto finanziare con corrispondenti riduzioni da apportare agli stanziamenti per le manutenzioni. Poichè le inderogabili esigenze dell'esercizio imponevano il reintegro di tali stanziamenti, si è dovuto attingere ai fondi della stessa seconda fase del piano quinquennale, per cui è stato necessario eliminare lavori già programmati, per il predetto importo di 11 miliardi e 400 milioni, ivi compresi quelli riguardanti la linea faentina.

Questa è la situazione che ho trovato nell'assumere il Ministero. Poichè la ricostruzione della linea dipende ormai unicamente dalla possibilità di reperire i fondi, io confermo il precedente impegno assunto nei confronti del Parlamento, assicurando il mio maggiore interessamento affinchè il problema

finanziario possa trovare al più presto la sua soluzione.

Dopo aver chiarito meglio la prima parte della mia risposta, confermo che, siccome, anche se esistessero i fondi oggi, occorrerebbero due anni per eseguire l'opera, allora, in questo periodo, provvisoriamente, per attenuare il disagio dei lavoratori, provvederemo all'istituzione di un servizio automobilistico.

**P R E S I D E N T E**. Senatore Busoni, è soddisfatto delle assicurazioni dell'onorevole Ministro?

**B U S O N I**. Le ulteriori dichiarazioni del Ministro migliorano le altre rese in precedenza; tuttavia, perchè l'impegno risulti più chiaro, desidero che l'ordine del giorno sia anche solennemente votato dal Senato.

**S C A P P I N I**. Domando di parlare, per dichiarazione di voto.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**S C A P P I N I**. Essendo presentatore di un ordine del giorno di uguale contenuto ed essendo d'accordo con le dichiarazioni del senatore Busoni, e poichè sono d'accordo inoltre per la votazione, non sembrando sufficienti le semplici assicurazioni sull'istituzione del servizio automobilistico, dichiaro che voterò a favore dell'ordine del giorno del senatore Busoni.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*.  
Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti*.  
Non posso accettare l'ordine del giorno così come è formulato per ragioni di serietà e per il rispetto che io devo al Senato. L'ordine del giorno infatti impegna il Governo a dare sollecitamente inizio alla ricostruzione della ferrovia faentina nel tratto rimasto incompleto, impegno che, non essendoci i fondi, in questo momento non posso assumere. Posso invece accettare un invito al Governo a far tutto il possibile per reperire al più presto i fondi

necessari per iniziare questi lavori. Sulla sostanza della ricostruzione della ferrovia sono d'accordo.

P A G N I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Non siamo ancora in sede di votazione del suo ordine del giorno, senatore Pagni.

P A G N I. Signor Presidente, poichè il mio ordine del giorno, sullo stesso argomento di quello del senatore Busoni, rivolge per l'appunto un invito al Governo a non dilazionare più oltre l'ultimazione dei lavori di ricostruzione del tratto ferroviario in questione, pare a me che esso abbia quella formulazione che appunto l'onorevole ministro Spataro suggerisce di mettere in votazione. Perciò potrebbe essere messo ai voti senz'altro il mio ordine del giorno in luogo di quello del senatore Busoni.

B U S O N I. È troppo poco.

P R E S I D E N T E. Senatore Busoni, mantiene il suo ordine del giorno?

B U S O N I. Insisto: le popolazioni del Mugello devono sapere esattamente cosa vuole il Senato.

P R E S I D E N T E. Si dia allora nuovamente lettura dell'ordine del giorno dei senatori Busoni e Mariotti.

R U S S O, *Segretario*:

« Il Senato, tenendo conto degli ordini del giorno in precedenza votati dal Parlamento, delle assicurazioni date a più riprese dagli organi ministeriali e di una situazione che reclama l'attuazione dell'opera senza altro indugio,

impegna il Governo a dare sollecitamente inizio alla ricostruzione del tratto rimasto incompleto della ferrovia faentina ».

P R E S I D E N T E. Metto ai voti questo ordine del giorno non accettato nè dalla Com-

missione, nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

B U S O N I. Va bene: nel Mugello sapranno... (*Commenti dal centro*).

S P A T A R O, *Ministro dei trasporti*. Senatore Busoni, per la ferrovia faentina accetto l'ordine del giorno dei senatori Pagni e Moneti.

P R E S I D E N T E. Sul problema della ferrovia faentina vertono altri due ordini del giorno, quello dei senatori Scappini, Bitossi e Ristori e quello dei senatori Pagni e Moneti. L'ordine del giorno dei senatori Scappini, Bitossi e Ristori deve intendersi assorbito dalla votazione testè avvenuta, mentre quello dei senatori Pagni e Moneti è stato accettato dal Governo. Senatore Pagni, è soddisfatto dell'accettazione dell'ordine del giorno da parte del Ministro?

P A G N I. Chiedo che l'ordine del giorno sia messo ai voti.

P R E S I D E N T E. Si dia allora nuovamente lettura dell'ordine del giorno dei senatori Pagni e Moneti.

R U S S O, *Segretario*:

« Il Senato,

rilevato che ancora non è stato provveduto alla ricostruzione del tratto Firenze-S. Piero a Sieve della linea ferroviaria " La Faentina ";

considerata la vitale importanza che assume, per l'economia della zona, il ripristino di regolari comunicazioni ferroviarie con Firenze e fra la Toscana e la Romagna,

invita il Governo a non dilazionare più oltre l'ultimazione dei lavori di ricostruzione del detto tratto ferroviario ».

P R E S I D E N T E. Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Segue l'ordine del giorno del senatore Piasenti.

\* GENCO, *relatore*. Il Compartimento di Verona esiste e funziona; non so se il decreto istitutivo, amministrativamente, sia ancora da emanare. Credo che si tratti però soltanto di una questione di procedura e quindi dichiaro di accettare l'ordine del giorno del senatore Piasenti.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Si deve provvedere ancora all'istituzione ufficiale, per così dire: posso assicurare il senatore Piasenti che il Consiglio dei ministri, proprio nella seduta di oggi, approverà il relativo disegno di legge.

PRESIDENTE. Senatore Piasenti, mantiene il suo ordine del giorno.

PIASENTI. No, non insisto e mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno del senatore Barbaro.

\* GENCO, *relatore*. Mi risulta che sono stati chiamati ad assumere servizio quei concorrenti che hanno vinto il concorso. È chiaro che se l'Amministrazione avrà bisogno di qualche altro elemento, lo chiamerà, pur senza localizzare la sua richiesta al Compartimento di Reggio Calabria.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Nel Compartimento di Reggio Calabria, dei 324 concorrenti risultati idonei, 212 — e non 140 come lei aveva detto, onorevole senatore — sono stati già chiamati ad assumere servizio. E se si aggiungono ulteriori 50, che subentreranno ad altri candidati risultati non in possesso dei prescritti requisiti, ne consegue che, dei 324 idonei, solo 62 non hanno trovato possibilità di sistemazione.

BARBARO. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro e lo invito a provvedere appena possibile anche all'assunzione degli altri idonei, trasferendoli magari ad altri

Compartimenti, che hanno bisogno di personale.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. È stato fatto un concorso ed io non posso assumere nuovo personale al di là delle percentuali previste dalla legge.

PRESIDENTE. Segue un secondo ordine del giorno del senatore Barbaro.

\* GENCO, *relatore*. In effetti il senatore Barbaro ha una parte di ragione. Che l'orario ferroviario non sia chiaro per i competenti lo escludo, però, siccome esso viene consultato da viaggiatori di tutte le categorie e di tutte le professioni, è evidente che deve essere reso il più chiaro possibile, mentre nella sua attuale edizione, che rimonta al principio di quest'anno, la sua stesura è alquanto complicata. Comunque il senatore Barbaro dovrebbe ricordare che in Italia funziona egregiamente proprio l'ufficio U.C.A.S., cioè l'ufficio complicazione affari semplici... (*ilarità*).

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Il criterio del raggruppamento delle linee (per l'Italia, con la suddivisione in Nord, Centro e Meridione) è stato adottato anche da altre importanti ferrovie estere. Comunque il nuovo orario ha già subito alcuni miglioramenti e non si mancherà per il futuro di tenere presenti, come sempre è avvenuto, i suggerimenti e i desideri del pubblico.

Assicuro inoltre che le cartine schematiche dei servizi internazionali saranno completate, secondo il desiderio espresso dal senatore Barbaro, con l'indicazione della linea ionica che ora non vi figura.

BARBARO. Prendo atto di queste dichiarazioni e spero che, con un parziale ritorno all'antico, si possa rimediare agli evidenti e grossolani errori geografici compiuti, che sono, oltre tutto, offensivi per le zone interessate, in quanto tutte le linee italiane, e specialmente quelle cui io alludo, sono di altissimo valore nazionale ed anche internazionale!...

PRESIDENTE. Segue un terzo ordine del giorno del senatore Barbaro.

\* GENCO, *relatore*. Una seconda invasatura a Reggio Calabria potrà essere eseguita se lo sviluppo del traffico lo richiederà. È chiaro che, con l'entrata in funzione di un'altra nave-traghetto, probabilmente si imporrà la costruzione di un'altra invasatura. Insomma è il traffico che dovrà determinare se e quando saranno necessari alcuni impianti.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Il raddoppio dei 14 chilometri della Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, in linea tecnica, è già previsto nel quadro del completamento del raddoppio della Battipaglia-Reggio. Si tratta ora di trovare i fondi occorrenti, che ammontano a 3 miliardi di lire.

La costruzione di una seconda invasatura per le navi-traghetto a Reggio Calabria sarà presa in esame in un secondo tempo.

Anche l'allestimento di rampe per l'imbarco degli autoveicoli sarà preso in esame quando una più intensa utilizzazione della linea ionica lo renderà opportuno.

BARBARO. Mi permetto ancora di insistere, con una calda, vivissima, vibrante raccomandazione, sulle realizzazioni, che ho citate nell'ordine del giorno. Per quanto riguarda il raddoppio di quei 9 chilometri di strada ferrata fra Reggio e Villa San Giovanni, debbo dire che esso non costa 3 miliardi, come ella dice, onorevole Ministro, ma forse meno di 2.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro e Crollalanza.

\* GENCO, *relatore*. In merito a questo ordine del giorno del senatore Barbaro dichiaro che l'Amministrazione delle ferrovie ha già speso per quella linea, per impianti fissi, 18 miliardi, 6 dei quali di pertinenza delle Ferrovie dello Stato e 12 della Cassa del Mezzogiorno. È chiaro che per potenziare la linea è necessario anche provvedere al materiale rotabile. E siccome la dieselizzazio-

ne è appena iniziata saranno necessarie altre locomotive; è perciò in corso un ulteriore programma che comporta spese per 16 miliardi, di cui 14 di competenza delle Ferrovie dello Stato e 2 di competenza della Cassa del Mezzogiorno.

Come l'onorevole Barbaro sa, io stesso sono interessato al potenziamento di quella linea e quindi all'espletamento di questi programmi.

Insisto invece, onorevole Ministro — e credo che questo farà piacere al senatore Barbaro — su quella famosa deviazione della quale si parla da dieci anni a questa parte.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi associo al parere della Commissione. La circolazione dei due rapidi — cui si accenna nell'ordine del giorno — previsti in un primo tempo di durata estiva, sarà resa permanente. Assicuro altresì che il servizio ferroviario sulla linea jonico-adriatica è attentamente seguito dal Ministro e che s'intende apportarvi tutti quei miglioramenti che le esigenze del traffico richiederanno.

PRESIDENTE. Senatore Barbaro mantiene il suo ordine del giorno?

BARBARO. Signor Presidente, non insisto. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, che è interessatissimo al problema, e ringrazio l'onorevole Ministro per quanto ha detto, nella speranza che si voglia, come diceva l'illustre presidente onorevole Corbellini, completare quell'anello ferroviario, che veramente collegherà il Sud al Nord d'Italia e d'Europa.

Insisto sulla questione dei rapidi, perchè i rapidi debbono essere non ridotti, ma aumentati e collegati in strettissima coincidenza con i rapidi diretti verso Bologna, Milano e verso tutto il Nord d'Italia. Questo è un problema di carattere anche internazionale, e pertanto prego l'onorevole Ministro di volerlo affrontare e risolvere con tutti i mezzi a sua disposizione!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Molinari.

\* G E N C O , *relatore*. È vero quello che il senatore Molinari dice e cioè che l'anello ferroviario del periplo della Sicilia ha questo tratto a scartamento ridotto anzichè a scartamento normale. La Commissione ritiene che sia un problema da dover risolvere, ma non lo ritiene così urgente. Comunque esprime parere favorevole.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il problema è di competenza del Ministro dei lavori pubblici (è qui presente l'onorevole sottosegretario Spasari). Il lavoro richiede una spesa di 20 miliardi e non posso che raccomandarlo al collega Ministro dei lavori pubblici.

M O L I N A R I . Ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Venudo, Pelizzo.

\* G E N C O , *relatore*. La Commissione dichiara di essere favorevole. Pur ritenendo che una parte di questa spesa sia da addebitarsi al Ministero dei lavori pubblici, dichiaro che personalmente sono favorevolissimo, anche perchè nella stazione di Portogruaro prestò servizio un mio zio che nella guerra del 1918 perse un figlio nel Monte Santo. Quindi sono legato anche da un sentimento di carattere affettivo a questo problema.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. I lavori sono già stati appaltati e consegnati alla società che aveva vinto l'appalto nel mese di luglio.

V E N U D O . Sono stati appaltati i lavori per il servizio ferroviario, ma per la stazione?

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Abbiamo interessato il Ministero dei lavori pubblici che è competente.

V E N U D O . Ringrazio.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Zucca e Pessi.

\* G E N C O , *relatore*. Nel programma di potenziamento della linea Genova-Ventimiglia è previsto quello che chiede il senatore Zucca.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il programma del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia è previsto sul piano tecnico. Appena sarà possibile ottenere il necessario finanziamento, questo lavoro sarà fatto con precedenza assoluta perchè il Ministero ne riconosce l'importanza e l'urgenza. È una questione soltanto di tempo in rapporto ai fondi che debbono essere reperiti.

Z U C C A . Onorevole Ministro, il mio ordine del giorno è molto sommo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Ed è forse per lo scrupolo che ho nei confronti del Senato nell'accettazione di ordini del giorno che faccio queste dichiarazioni. Assicuro il Senato che si stanno cercando i mezzi finanziari per attuare un programma di lavori, in cui è compreso anche il raddoppio della Genova-Ventimiglia.

Accetto, quindi, l'ordine del giorno come raccomandazione vivissima, nel senso che ho spiegato.

P R E S I D E N T E . Gli ordini del giorno sono esauriti. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

(*Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie. Parimenti senza discussione, sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti e con l'allegato elenco n. 1).*)

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario* :

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1ª luglio 1960 al 30 giugno 1961, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1960 al 30 giugno 1961 ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1960-61, in lire 35.500.000.000.

(È approvato).

Art. 4.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Corbellini. Ne ha facoltà.

C O R B E L L I N I . Sento il dovere di fare la seguente breve dichiarazione di voto, che si ricollega alla mia interruzione fatta al discorso dell'onorevole Ministro e a quanto abbiamo rapidamente accennato, per la ricostruzione dell'ultimo tratto della linea faentina.

Devo al riguardo ricordare le due leggi, n. 289 del 21 marzo 1958 e n. 1142 del 18 dicembre 1959, relative, la n. 289 alla prima esecuzione di un piano quinquennale per lo ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria e la n. 1142 al finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato. L'articolo 1 della prima legge stabilisce testualmente quanto segue: « l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad attuare, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 175.000 milioni, l'esecuzione di un organico piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato concernente il rinnovamento ed il rafforzamento dei binari, la dieselizzazione della trazione sulle linee principali esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, di segnalamento e di blocco, l'aumento e il miglioramento dei rotabili, l'elettrificazione di alcune linee, il rinnovamento degli impianti fissi, nonché altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino che siano strettamente connessi alla realizzazione del piano come sopra specificato ». Tali precisazioni hanno dato luogo ad ampie discussioni nella nostra commissione, che in sede legislativa ha approvato la legge stessa.

L'articolo di legge che ho ricordato, a mio avviso, deve venire rispettato nel senso ed entro i limiti che esso consente. Invece, che cosa è accaduto? Che l'Azienda, a causa dell'insufficienza dei bilanci ordinari degli ultimi esercizi, è stata purtroppo costretta ad attingere dai fondi messi a disposizione per lavori di ammodernamento straordinari dalle due leggi anzidette delle somme molto ri-

levanti, per fronteggiare le imprescindibili esigenze della manutenzione ordinaria del materiale rotabile e degli impianti fissi. Ritengo — senza però avere un dato esatto, perchè ho fatto il calcolo con molta approssimazione secondo gli elementi che ho disponibili — che il complesso di queste somme prelevate sulle leggi di ammodernamento, ma destinate ad altre necessità, proprie dello esercizio corrente, e cioè nella competenza del bilancio ordinario, raggiunga attualmente una cifra che sale dai 30 ai 32 miliardi, se non superiore, se si comprendono le spese necessarie per l'esercizio finanziario in esame.

Evidentemente ne discenderà che, ove non siano adottati dei provvedimenti legislativi adeguati, si correrà il rischio di non poter provvedere alle esigenze dei lavori programmati nel piano per cui sono stati dal Parlamento concessi i necessari finanziamenti, come è stato indicato nelle leggi ricordate. E quindi credo che, nell'approvare il bilancio dei Trasporti, il Senato debba sottolineare che allo stato delle cose occorre prevedere sollecitamente ad un ulteriore finanziamento per gli ammodernamenti ed i rinnovi degli impianti, che tenga conto dello storno delle somme che furono destinate a necessità di esercizio. Questa è la raccomandazione che faccio al Ministro; e credo in questo di essere d'accordo con lui, perchè la questione che pongo è stata lungamente dibattuta in sede legislativa dalla nostra 7ª Commissione, nell'ansia di poter realizzare rapidamente il miglioramento, tanto auspicato, delle Ferrovie dello Stato. Ritengo che dello stesso mio parere sia anche il senatore Armando Angelini, che è qui presente, e che fu per lunghi anni Ministro dei trasporti.

In questo spirito, e con questa previsione di futuri provvedimenti adeguati, possiamo approvare il bilancio sottoposto al nostro esame.

S O L A R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S O L A R I . Sciogliendo la riserva che avevo lasciato in aria nel mio intervento di

ieri, dichiaro che il Gruppo socialista voterà contro il bilancio. Avevo lasciato questa riserva, con l'intenzione di chiedere ai miei colleghi di astenersi su questo bilancio, che è il bilancio di un Ministero tecnico (anche se trae le sue origini dai passati Governi Segni e Tambroni), se il Ministro avesse risposto impegnativamente a tutti i quesiti di carattere generale e particolare che ho esposto. Invece il Ministro ha risposto con le solite frasi, affermando che si terranno in considerazione i voti, i suggerimenti, e altre cose del genere, e facendo un discorso di ordinaria amministrazione.

Sui punti di carattere particolare, si è dichiarato d'accordo sul trasferimento al Tesoro degli oneri extra-aziendali, degli interessi non impiegati per nuovi investimenti, ma non ci ha detto come farà in concreto perchè questo avvenga. Io avevo chiesto dei finanziamenti gratuiti per recuperare i forti arretrati nelle manutenzioni, nei rinnovi di linee, eccetera: e qui mi rifaccio un poco all'intervento per dichiarazione di voto del senatore Corbellini, proprio per dire che non solo non ci sono i mezzi per le ordinarie manutenzioni e per i rinnovi, ma si debbono addirittura distrarre decine di miliardi — ne ha fatto parzialmente cenno poc'anzi lo stesso Ministro — dai fondi del piano quinquennale, seconda fase, che riguardano l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria. Se non fosse stato letto già l'articolo 1 di quella legge, l'avrei letto io. Nulla quindi neanche sul piano ordinario; nessuna promessa neppure per il secondo piano quinquennale che attendiamo, e men che meno sui problemi di carattere generale che riguardano la politica dei trasporti nel suo complesso, intesa in un senso molto aperto. Un semplice accenno al Consiglio superiore dei trasporti non è sufficiente: è da un pezzo che noi lo attendiamo, ma non lo fate, e le cose si trascinano così. Dire che si è d'accordo sui coordinamenti è cosa troppo semplice, perchè voi non siete d'accordo su quei coordinamenti totali, razionali, moderni che vorremmo noi; non siete d'accordo sulla strutturazione dei trasporti come la vorremmo noi. È inutile, onorevole Ministro, che lei dica che non può andare contro la legge.

Nessuno può andare contro la legge, ma lei non prende iniziative perchè il Ministro dei trasporti sia tale, e non semplicemente il numero 1 dell'Azienda ferroviaria italiana che va lasciata ai ferrovieri.

La politica dei trasporti bisogna farla e orientarla verso la politica di sviluppo economico del nostro Paese, e su questa strada infinite sono le lacune; ci sono appena alcuni propositi, ma manca la buona intenzione di fondo anche su questo problema che non investe davvero i contrasti ideologici che dividono maggioranza e opposizione.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

#### **Inversione dell'ordine del giorno**

**CORBELLINI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**CORBELLINI.** Signor Presidente, chiedo l'inversione dell'ordine del giorno, per passare subito alla discussione del disegno di legge n. 891-B, per il quale è stata approvata la procedura urgentissima.

**PRESIDENTE.** Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta del senatore Corbellini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvata).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti in favore delle aziende artigiane in materia di edilizia » (891-B e Doc. 68), di iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria ed altri (Nuovo esame chiesto alle Camere dal Presidente della Repubblica - Approvato dalla Camera dei deputati) (Procedura urgentissima)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di

iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria ed altri: « Provvedimenti in favore delle aziende artigiane in materia di edilizia », per il quale è stato richiesto un nuovo esame alle Camere dal Presidente della Repubblica e che è stato già approvato dalla Camera dei deputati.

Per questo disegno di legge è stata approvata la procedura urgentissima.

Ha pertanto facoltà di parlare il senatore Corbellini, per riferire oralmente.

**CORBELLINI, relatore.** Premetto che questa mia relazione è stata ieri approvata dalla Commissione che ho l'onore di presiedere. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ritengo doveroso di dover rilevare che il messaggio con il quale il Presidente della Repubblica ha rinviato alle Camere per una nuova deliberazione il disegno di legge « Provvedimenti in favore delle aziende artigiane in materia di edilizia », di iniziativa dei deputati Titomanlio Vittoria ed altri, enuncia come motivo principale del rinvio il fatto che « non si è ottemperato al precetto di cui al primo comma dell'articolo 73 della Costituzione, che stabilisce, per la promulgazione delle leggi, il termine di un mese dall'approvazione ».

Il disegno di legge di cui trattasi fu presentato alla Camera dei deputati, ed ivi approvato in sede legislativa dalla 9ª Commissione permanente, il 16 dicembre 1959; trasmesso al Senato, fu assegnato in sede deliberante alla 7ª Commissione permanente e venne da quest'ultima discusso nella seduta del 6 luglio 1960. Nel corso dell'esame fu rilevato un errore materiale contenuto nel messaggio di trasmissione della Camera e riprodotto nel testo dello stampato del Senato; nel messaggio anzidetto, infatti, figurava un articolo (l'articolo 4) che, secondo quanto risultava dal resoconto stenografico della seduta, la Commissione della Camera aveva soppresso. La certezza che si trattava di un vero e proprio errore materiale di tutta evidenza indusse il Presidente della Commissione a porre ai voti il testo in realtà approvato dalla Camera, come se già fosse avvenuta la rettifica da parte della Camera stessa, senza attendere il messaggio conte-

nente la rettifica. Tuttavia, prima di inviare il proprio messaggio attestante l'avvenuta approvazione, il Presidente della Commissione ritenne opportuno, per una giusta cautela, attendere che la Camera — che era stata subito informata dell'errore — inviasse ufficialmente il messaggio corretto, per informare la Commissione dell'avvenuto perfezionamento formale della correzione.

Il messaggio corretto della Camera pervenne al Senato il 18 luglio. A causa della sopravvenuta crisi governativa (19 luglio) e delle successive ferie parlamentari, la Commissione venne informata dell'avvenuta rettifica e ne prese atto soltanto il giorno successivo alla riapertura del Senato, e cioè il 9 settembre. Dopo di che, e precisamente il 16 settembre, il Presidente della Commissione stessa inviò al Presidente del Senato il proprio messaggio attestante l'approvazione avvenuta il 6 luglio, e il Presidente del Senato, il 17 successivo, trasmise il suo messaggio al Governo per la promulgazione della legge.

Questi sono i fatti che hanno portato al ritardo lamentato dal Presidente della Repubblica. Nel messaggio presidenziale, peraltro, si imputa il ritardo « al lavoro di coordinamento fra il testo votato dalla Camera e quello esaminato dal Senato » e si prosegue rilevando che la procedura di coordinamento, seguita in questa e in altre occasioni, « non corrispondente nè alla lettera nè allo spirito della Costituzione », è tale da legittimare perplessità e dissensi.

Le perplessità espresse dal Presidente della Repubblica in merito alla procedura di coordinamento sono da noi completamente condivise. Com'è noto, il nostro Regolamento, come quello della Camera, prevede e disciplina soltanto il coordinamento prima dell'approvazione finale di un disegno di legge. Il coordinamento successivo all'approvazione finale, introdotto dalla prassi, per quanto riconosciuto legittimo dalla Corte costituzionale, esige una regolamentazione che con certezza ne definisca i limiti e le modalità. Siffatta esigenza è stata da tempo avvertita dalla Presidenza del Senato, la quale, fin dal dicembre del 1959, ha posto la questione all'ordine del giorno della Giunta del Regola-

mento. Che dunque sia necessaria una disciplina della materia è fuori discussione, e manifesta è l'opportunità del rilievo del Presidente della Repubblica.

Nel caso in esame, peraltro, come si è visto, il ritardo che ha motivato il rinvio del disegno di legge alle Camere non è in alcun modo imputabile alla procedura di coordinamento, dato che nessun coordinamento è stato effettuato; nè, d'altronde, avrebbe potuto esserlo da parte del Senato, il quale, avendo esaminato il disegno di legge per secondo, mai avrebbe potuto, sia pure con la procedura più rigorosa, apportare alcuna modificazione, per lieve che fosse, senza rinviare nuovamente il disegno di legge alla Camera che lo aveva approvato per prima. Nella specie, invero, non si è trattato di coordinamento, ma di semplice rettifica di errore materiale, la cui ammissibilità, in qualunque fase del procedimento formativo delle leggi, non è mai stata posta in dubbio. Basti ricordare la correzione di leggi già approvate e pubblicate, fatta con « avvisi di rettifica », sulla *Gazzetta Ufficiale*, ogni qualvolta si rinvenivano nei testi di provvedimenti legislativi errori materiali ricorrenti nei messaggi inviati dai Presidenti delle Camere.

Sembra dunque che, nel corso del procedimento legislativo in esame, non vi sia stata alcuna violazione di norme o principi costituzionali o regolamentari. Resta il fatto del ritardo che ha impedito al Capo dello Stato la promulgazione nel termine di trenta giorni previsto dalla Costituzione. Peraltro, codesto termine è indubbiamente inteso ad assicurare una sollecita attuazione della volontà del Parlamento, una volta che la legge abbia riportato l'approvazione delle due Camere. Non sembra pertanto che esso possa avere natura perentoria, tale, cioè, da rendere impossibile, al suo scadere, la promulgazione della legge. Sussiste in tal caso soltanto un problema di responsabilità politica, dell'accertamento cioè dei fatti e dei motivi che il ritardo hanno determinato.

Dato poi che nella specie non si tratta di sottoporre a nuovo esame il testo legislativo già approvato dalle due Camere, ma soltanto di deliberarlo nuovamente e senza alcuna

modificazione, la Commissione invita l'Assemblea a farlo senza indugio.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

**SPALLINO, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Governo rileva che, indipendentemente dal motivo, se si tratti di ritardo nel coordinamento o se si tratti di un errore materiale (così come ha spiegato testè l'onorevole Corbellini), il messaggio del Capo dello Stato deve avere dal Senato l'ossequio dovuto, e che quindi si possa e si debba senz'altro accogliere quanto il senatore Corbellini ha proposto al Senato stesso.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

**RUSSO, Segretario:**

#### Art. 1.

I progetti per le costruzioni di case economiche e popolari, eseguite a totale carico dello Stato o con il concorso o contributo statale, possono prevedere la costruzione di un adeguato numero di botteghe e locali da destinare ad uso di imprese artigiane.

Gli enti interessati, ad eccezione delle cooperative edilizie, prima di dar corso alla progettazione di costruzioni di tipo economico e popolare devono sentire il parere dell'Amministrazione comunale sull'opportunità della costruzione delle botteghe e dei locali di cui al comma precedente, nonchè circa il numero e l'ubicazione di esse, sempre nei limiti delle vigenti norme di edilizia e di urbanistica.

L'Amministrazione comunale, d'intesa con la Commissione provinciale dell'artigianato, dovrà emettere il parere entro 30 giorni dalla richiesta.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Le botteghe ed i locali annessi sono assegnati alle imprese artigiane che ne facciano domanda, purchè risultino iscritte nel relativo albo ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 860, con preferenza a quelle allocate in ambienti malsani, in scantinati o in locali dove, a causa dei cicli di lavorazione o di altri motivi, l'ambiente risulta antigienico ed inadatto al lavoro a cui è destinato.

La graduatoria degli aventi diritto sarà compilata d'intesa con la Commissione provinciale dell'artigianato.

*(È approvato).*

#### Art. 3.

Le botteghe, costruite ai sensi della presente legge, possono essere assegnate in locazione, ovvero con patto di futura vendita, con l'osservanza delle modalità previste per gli assegnatari degli alloggi dell'Istituto o dell'Ente al quale l'edificio appartiene.

Non possono essere assegnate botteghe costruite con il contributo dello Stato a chi sia proprietario, nello stesso centro urbano, di altri locali che risultino adeguati alle esigenze della sua azienda.

*(È approvato).*

#### Art. 4.

Le botteghe ed i locali annessi, costruiti per uso imprese artigiane, di cui all'articolo 1, fruiranno di tutte le agevolazioni, comprese quelle fiscali, concesse in materia di edilizia economica e popolare.

*(È approvato).*

#### Art. 5.

Su proposta del Ministro dei lavori pubblici, saranno emanate, entro 120 giorni, le norme per l'applicazione della presente legge.

*(È approvato).*

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Inversione dell'ordine del giorno

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Signor Presidente, propongo l'inversione dell'ordine del giorno, al fine di procedere subito alla discussione dei disegni di legge nn. 1074 e 1248.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta di inversione dell'ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga della delega al Governo per l'emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari » (1074)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della delega al Governo per la emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

A Z A R A , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrei potuto rimettermi senz'altro alla mia breve relazione scritta,

ma sento il dovere di assolvere (*repetita in-vant*) in due o tre minuti, ancora una volta, al mio dovere di richiamare la vostra attenzione, onorevoli colleghi, e particolarmente quella del Ministro e, per lui, dell'onorevole Sottosegretario di Stato che degnamente lo rappresenta, sul problema della giustizia, che non solo non si risolve ma si aggrava con la soppressione di un numero, sia pure limitato, di Preture, che dà un apporto quasi irrilevante al bilancio, mentre reca inevitabile danno all'amministrazione della giustizia proprio nelle cosiddette zone depresse. In queste mancano molte cose, e il Governo provvede, fin dove può, direttamente, e quando non può porta davanti al Parlamento disegni di provvide leggi che noi siamo lieti di votare. Ma proprio in quelle zone si è in via di togliere l'amministratore della giustizia — di quella giustizia che è il *fundamentum reipublicae* — la cui sola presenza persuade spesso la povera gente a non farsi giustizia da sè.

In questo anno di proroga il Ministro avrà il tempo di riesaminare pacatamente il problema, e non escludo — anzi mi auguro — che possa anche avere qualche ripensamento.

Comunque, prima di sopprimere gli uffici, con i 1400 nuovi magistrati che già sono stati giustamente concessi dal Parlamento, io vorrei che si esaminasse la possibilità di una sistemazione geografica delle circoscrizioni che penso si possa fare senza bisogno di soppressioni. Ma se, in dannata ipotesi, a queste si dovesse arrivare, prego di tenere conto che non si deve prendere a base delle soppressioni, come elemento decisivo, il piccolo numero delle sentenze pronunciate in quegli uffici giudiziari.

Infatti, quelle Preture restano per lunghissimi periodi di tempo senza i rispettivi titolari, i quali sono proprio coloro che dovrebbero pronunziare le sentenze, che, se fossero regolarmente redatte, darebbero diverso aspetto alle cifre statistiche.

La concessione della proroga della delega, anche sotto questo profilo, è utile, ed io prego il Senato di volerla concedere. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.

D O M I N E D O' , *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Signor Presidente, basteranno brevissime parole da aggiungere a quelle così chiare dell'onorevole relatore.

La proroga della delega appare a noi giustificata da un duplice ordine di motivi, l'uno estrinseco, direi, l'altro intrinseco.

Il motivo estrinseco è che nelle more della esecuzione della precedente delega è subentrata l'istituzione del Consiglio superiore della Magistratura, onde al Governo appare opportuno, attraverso la proroga — se il Senato vorrà concederla — sentire anche il parere di questo alto organo, per quel senso di riguardo che corre verso tale organo che esprime l'indipendenza della Magistratura italiana e che noi vediamo operante, con il potere esecutivo, nell'unità dell'ordinamento, al servizio della giustizia.

Il motivo intrinseco è che è subentrato il disegno di legge di iniziativa ministeriale per l'aumento degli organici della Magistratura, e a noi pare troppo evidente che questo aumento degli organici incida e sul problema della revisione delle circoscrizioni territoriali e su quello delle piante organiche degli uffici giudiziari.

Allo scopo di tener conto di queste possibili incidenze, anche dal punto di vista, sottolineato da parte dell'onorevole senatore Azara (prudenza estrema nella soppressione di Preture, particolarmente nelle zone depresse), di questo fatto nuovo e sopravveniente nel corso del lavoro di revisione, il Governo ritiene che sia opportuna la proroga che oggi viene sottoposta all'esame del Senato.

Dirò di più: erano stati richiesti due anni, mentre il disegno di legge si limita ad un solo anno.

Per questi motivi chiediamo l'approvazione di questo disegno di legge da parte del Senato della Repubblica.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario*:

*Articolo unico.*

Il termine previsto dall'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1443, col quale il Governo della Repubblica è stato delegato ad emanare uno o più decreti, aventi valore di legge ordinaria, per apportare modificazioni alle circoscrizioni giudiziarie e alle piante organiche degli uffici giudiziari, già prorogato di mesi sei dalla legge 24 dicembre 1959, n. 1153, è ulteriormente prorogato di un anno.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1960, n. 1033, concernente la sospensione dei termini in alcuni Comuni della provincia di Brescia colpiti dall'alluvione abbattutasi su detta provincia nella seconda decade del settembre 1960 » (1248)**  
*(Approvato dalla Camera dei deputati)*  
*(Procedura urgentissima)*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1960, n. 1033, concernente la sospensione dei termini in alcuni Comuni della provincia di Brescia, colpiti dall'alluvione abbattutasi su detta provincia nella seconda decade del settembre 1960 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Per questo disegno di legge è stata approvata la procedura urgentissima. Ha pertanto facoltà di parlare il senatore Magliano per riferire oralmente.

M A G L I A N O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, riferisco oralmente a nome della Commissione che ho l'onore di presiedere su questo disegno di legge di cui il Senato ieri ha approvato la procedu-

ra urgentissima. Con decreto legge del 4 ottobre, ultimo scorso, il Presidente della Repubblica, tenuto conto della gravità dei danni e delle situazioni difficili che si erano verificate in molti Comuni della provincia di Brescia, sui quali, come tutti sappiamo, si è abbattuta un'alluvione che ha causato gravissimi danni ed anche vittime, ha creduto necessario emanare un decreto-legge col quale, al fine appunto di rendere possibile la vita economica di quei cittadini, si sono sospesi i termini di prescrizione e le scadenze delle cambiali, dei vaglia cambiari, dei titoli di credito emessi prima del 16 settembre, perchè la catastrofe avvenne appunto nella seconda decade di settembre, scadenti il 30 novembre 1960 e pagabili dai debitori residenti nei Comuni elencati nell'articolo 1 del decreto-legge. Non ho bisogno di sottolineare l'urgenza e l'opportunità di ratificare questo decreto-legge che risponde ad esigenze purtroppo dolorose di quelle popolazioni.

Debbo richiamare l'attenzione della Presidenza del Senato sopra un errore materiale dell'articolo 1 del decreto-legge, che, siccome è già stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, non può essere da noi corretto ma per il quale possiamo richiedere un'errata corrige nella *Gazzetta Ufficiale*. In essa il comune di Berzo Demo appare distinto nelle due denominazioni di « Berzo » e di « Demo » dal che si trae l'impressione che si tratti di due distinti Comuni mentre in realtà si tratta di un Comune solo.

Per il resto, propongo ai colleghi la ratifica del decreto-legge.

**P R E S I D E N T E**. Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.

**D O M I N E D O'**, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Il Governo, ricorrendo i requisiti di legalità formali e sostanziali preveduti dalla Costituzione per i decreti-legge, si associa al parere della Commissione.

**P R E S I D E N T E**. Passiamo allora alla discussione dell'articolo unico.

Se ne dia lettura.

**R U S S O**, *Segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 4 ottobre 1960, n. 1033, concernente la sospensione dei termini in alcuni Comuni della provincia di Brescia, colpiti dalla alluvione abbattutasi su detta Provincia nella seconda decade del settembre 1960.

**P R E S I D E N T E**. Poichè nessuno domanda di parlare, mette ai voti l'articolo unico del disegno di legge. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 » (1218)**  
(Approvato dalla Camera dei deputati)

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 », già approvato dalla Camera dei deputati.

**P R E S I D E N T E**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

**S P A L L I N O**, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avanti all'altro ramo del Parlamento ho esposto brevemente, ma con completezza, la situazione contabile e di fatto, riguardante sia l'Azienda postelegrafonica sia l'Azienda dei telefoni di Stato, come risulta espressa dallo stato di previsione della

spesa per l'esercizio finanziario 1° luglio 1960-30 giugno 1961, prospettando i diversi problemi in corso di studio o da risolvere, concernenti le due Aziende.

Al Senato, al nostro Senato, per senso di dovere e per completezza di discussione, devo dire, per sommi capi, sebbene più concisamente, le stesse cose, ma per quanto riguarda taluni problemi, con maggiore approfondimento e più larga disamina.

Prima però di fare ciò devo esprimere al Presidente della Commissione senatore Corbellini, che ha avuto la compiacenza di fare da relatore, alla Commissione tutta, ed in particolare al senatore Buizza, a cui va lo augurio più fraterno di rapida guarigione, il mio più cordiale ringraziamento, per i rilievi fatti, i consigli datimi ed i benevoli apprezzamenti alla mia persona e all'opera che mi accingo ad assolvere. Il ringraziamento si estende, cordialmente, ai colleghi che sono intervenuti alla discussione, onorevoli Solari, Sacchetti, Cadorna e al presentatore dell'unico ordine del giorno, senatore Barbaro, che non è ora presente, ai quali mi riservo di rispondere nel corso di questa discussione.

Ho già esposto alla Camera dei deputati che quest'anno, per la prima volta, il bilancio si presenta in forma rinnovata e contabilmente corretta, in conseguenza di suggerimenti dati l'anno scorso da una Commissione di esperti e dallo stesso senatore Buizza, relatore al bilancio di quell'anno.

Già alla Camera dei deputati non sono mancati riconoscimenti ed apprezzamenti per questa innovazione, e l'esperienza sta dimostrando, nei primi mesi dell'esercizio provvisorio, l'utilità di essa.

Tuttavia non sono mancati e non mancano dei rilievi, come quelli che acutamente ha fatto il senatore Corbellini circa la mancata inclusione delle spese per gli stipendi del personale addetto al Gabinetto che dovrebbero figurare nel bilancio del Ministero e non in quello delle Aziende.

Riconosco fondato il rilievo e non mancherò, in sede di compilazione di bilancio, di farlo presente alle Ragionerie interessate, perchè il prossimo esercizio si ispiri ai suggerimenti che ora, con tanta autorevolezza, ci sono stati dati.

Mi pare altresì giusto che il bilancio del Ministero contenga un capitolo per il rimborso alle Aziende di appartenenza degli oneri relativi agli emolumenti del personale distaccato al Gabinetto ed alle Segreterie dei Sottosegretari.

Ciò naturalmente non sarà possibile per il bilancio del 1960-61 già approvato nella forma attuale dalla Camera, ma provvederò a far prendere i necessari accordi con il Ministero del tesoro per l'esame delle proposte modifiche nel bilancio 1961-62.

Come ognuno ha potuto constatare, le principali innovazioni apportate al bilancio, nel limite del consentito, sono state la separazione delle spese di esercizio e di manutenzione da quelle patrimoniali costituite dagli investimenti, il conglobamento da ciascun capitolo degli oneri di natura affine e il trasferimento nelle appropriate sezioni delle voci che erano risultate mal collocate.

Ho già detto, ma tengo a ripetere, che il pareggio contabile tra le entrate e le spese, sia nella parte ordinaria che in quella straordinaria, è soltanto formale, e che ad esso, forse, dobbiamo rassegnarci, ma non possiamo compiacercene, perchè, per raggiungerlo, si è tenuto conto delle entrate possibili per stabilire il livello massimo delle spese.

Sarebbe invece necessario, per potenziare ed ammodernare completamente i servizi, calcolare prima la spesa per tale potenziamento, e coprirlo poi, non solo con le entrate ricavabili dai proventi dell'esercizio, ma, per la parte per cui queste non fossero sufficienti, con entrate straordinarie.

Per ben comprendere il significato di un pareggio così come è stato ottenuto e fatto palese, con scrupolosa osservanza della verità, senatore Solari, basti pensare che, detratte le spese fisse e obbligatorie, come quelle del personale e dell'esercizio e manutenzione, non rimangono disponibili, per gli altri investimenti, tutti i capitali che sono strettamente necessari.

Dirò poi quali siano questi capitali, che mi propongo di reperire; in attesa, però, è stato necessario scaglionare gli investimenti negli anni, dando la precedenza a quelli più urgenti ed indilazionabili, ma di conseguenza, una parte dei servizi non può ancora rag-

giungere quell'efficienza funzionale che viene richiesta ed auspicata, sia dagli utenti che dal Parlamento.

Si aggiunga la considerazione che il pareggio del bilancio non coincide con il pareggio dei singoli servizi, giacchè ve ne sono di fortemente passivi, i quali poi sono, di massima, quelli che più hanno bisogno di nuovi investimenti. Ancora, nella parte postale e telegrafica si nota un sostanziale disavanzo, che viene colmato con l'attribuzione ad essa dell'avanzo telefonico, come è previsto dallo articolo 26 del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, che viene applicato per la prima volta in questo esercizio; comunque non ci conforta molto questo travaso o storno di utili, perchè pensiamo che dovremmo far sì che ogni branca di servizio trovasse in se stessa le fonti del finanziamento.

Quanto su questo punto ha rilevato il senatore Corbellini, mi trova quindi pienamente consenziente perchè essenziale è l'accertamento e la riscossione di tutti i proventi per le prestazioni rese, prestazioni che invece oggi, per effetto di diverse situazioni perpetuatesi ed accumulatesi nel tempo, sono fatte per la maggior parte o gratuitamente o sotto costo.

Il problema dovrà essere esaminato per quanto attiene all'adeguamento degli introiti corrispondenti a prestazioni non di istituto rese a terzi, e potrà essere in gran parte risolto quando sarà stato approvato dal Parlamento il disegno di legge relativo al rimborso dei così detti « oneri extra aziendali », che è già all'ordine del giorno della competente Commissione del Senato, in sede deliberante, e di cui si occupò ieri anche il senatore Solari.

Al riguardo, però, s'impone una precisazione, e cioè che anche l'auspicata approvazione del provvedimento non consentirà la totale devoluzione al Tesoro dell'avanzo dell'Azienda telefonica (per l'esercizio in esame, oltre 8 miliardi). Ciò in quanto agli attuali 2,2 miliardi già a carico del bilancio dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni (Cap. 51) per le prestazioni tradizionalmente non gratuite dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, devono aggiungersi circa altri 7 miliardi per le presta-

zioni già gratuite, ma rientranti nella materia regolata dalla nuova legge 1155 relativa al rimborso degli oneri extra aziendali alla detta Amministrazione.

Pertanto l'introito derivante dal provvedimento del rimborso degli oneri extra aziendali delle poste e delle telecomunicazioni servirà in buona parte a compensare la nuova spesa verso l'Amministrazione ferroviaria e per la parte restante potrà consentire un miglioramento nel settore degli investimenti patrimoniali ai fini dell'ulteriore modernizzazione e razionalizzazione dei servizi.

Per quanto riguarda l'allarme che il disegno di legge in materia ha suscitato nel settore della stampa, desidero confermare anche in questa sede, che il Governo, riconoscendo la funzione sociale della stampa e l'alto suo compito, è pronto, ove per avventura il testo proposto si prestasse ad interpretazioni restrittive, ad apportare al testo stesso tutti gli emendamenti necessari, pur di dare alla stampa ogni sicurezza.

Il Ministero che ho l'onore di presiedere ha avuto, in ogni tempo, verso la stampa la più ampia considerazione, tanto è vero che le tariffe postali che riguardano tale settore sono state sempre più ridotte in rapporto al costo del giornale, passando da 1/100 del 1913-14 a 1/200 del 1959 e oggi, nonostante il recente aumento, la tariffa postale è solo pari ad 1/133 del costo del giornale che è di lire 40.

Una sana gestione postula l'adeguamento delle tariffe ai costi; le prime rimangono, infatti, per la maggior parte dei casi, specie per il telegrafo, al di sotto dell'indice di rivalutazione monetaria, e quindi dei costi di esercizio. In questo campo la considerazione che trattasi di un pubblico servizio, con notevoli riflessi di natura sociale, può essere preponderante su quella di natura strettamente economica; il che però non toglie che queste considerazioni debbano essere tenute presenti nella valutazione del significato del pareggio del bilancio, senza però che avvenga come erroneamente diceva ieri sera il senatore Solari: che l'aumento delle tariffe serva per provvedere alle auspiccate riforme: ci vuole ben altro che aumentare di 5 lire i francobolli, senatore Solari!

Prima di esporre succintamente i programmi e le prospettive per il futuro, reputo opportuno informare il Senato rapidamente sull'andamento dei servizi.

Nelle corrispondenze e pacchi, dall'esercizio 1957-58 a quello 1958-59 (l'ultimo per il quale si hanno statistiche complete) si è avuto un aumento nel volume delle corrispondenze a pagamento del 4,67 per cento e del 3,32 per cento per i pacchi, giungendosi rispettivamente a 4 miliardi e mezzo e a 28 milioni circa di oggetti.

Anche i servizi di banco-posta nelle loro tre branche, dei vaglia, dei conti correnti e dei risparmi, mantengono un costante incremento.

L'importo totale delle operazioni inerenti ai servizi di banco-posta d'istituto è stato di lire 9.543 miliardi di cui 5.040 miliardi di incassi e 4.503 miliardi di pagamenti.

Nel settore del risparmio postale nel 1958-1959 l'incremento effettivo ha raggiunto cifre e percentuali non più registrate da parecchio tempo.

Il movimento complessivo dei conti correnti postali si è incrementato del 15,60 per cento raggiungendo l'ammontare di ben 9.953 miliardi, senza tener conto degli assegni di serie speciale.

Il numero dei correntisti è aumentato del 5,32 per cento raggiungendo le 341.706 unità, mentre il credito dei correntisti al 30 giugno 1959 era di miliardi 357,2 con un incremento dell'8,39 per cento.

L'operazione che caratterizza lo sviluppo sostanziale del conto corrente, quella postagiuro, ha registrato nell'esercizio 1958-59 oltre 25 milioni di operazioni per l'ammontare di miliardi 3.023, con l'aumento del 6,67 per cento nella quantità e dell'11,97 per cento nell'importo. Nell'insieme le transazioni con postagiuro hanno coperto il 15,71 per cento del traffico complessivo.

Anche gli altri servizi a danaro riscontrano incrementi; così dicasi per le pensioni di Stato, ove sono stati pagati assegni per oltre 464 miliardi, per le riscossioni di credito e per le varie operazioni delegate.

Nel settore telegrafico, il senatore Corbellini ritenne di dover riscontrare una più accentuata riduzione di attività.

Vorrei chiarire che l'osservazione è esatta se si fa riferimento alle forme e agli aspetti tradizionali del telegrafo, ma non lo è più se si ha riguardo alle nuove forme e ai nuovi settori di attività di questo servizio.

Riduzione, quindi, da un lato, ma trasformazione profonda e potenziamento e ampliamento dall'altro. Infatti, mentre inizia la graduale attuazione degli impianti previsti nel Piano regolatore telegrafico, cioè l'automazione della rete, di cui parlerò diffusamente tra poco, si sta intanto procedendo alla estensione dei circuiti diretti, con vantaggio della rapidità del servizio, e si sta proseguendo la sostituzione graduale degli apparati Morse con telestampanti in quei centri telegrafici nei quali il traffico effettivamente lo giustifica.

Sempre in vista delle nuove esigenze la rete aerea statale viene gradualmente alleggerita, trasferendone le comunicazioni in circuiti disponibili della rete in cavo sotterraneo.

Nell'esercizio 1959-60, con l'attivazione delle comunicazioni previste in programma, la rete di telegrafia armonica è stata incrementata dell'8 per cento rispetto al 1958-59 raggiungendo a fine esercizio lo sviluppo di 782 mila e 640 Km.-canale.

Un ulteriore notevole sviluppo si avrà nel 1961 in conseguenza della necessità di costituire nuovi fasci di circuiti per il servizio automatico.

Il servizio Fonotel è in corso di attivazione in 300 località e nel 1960-61 saranno così collegati altri 500 piccoli centri, mentre altri 200 nuovi uffici fonotelegrafici si prevede che saranno istituiti nel 1960-61.

Anche il servizio fototelegrafico, da tempo istituito dall'Amministrazione, ha registrato notevoli incrementi di traffico nei suoi 22 centri.

I servizi radioelettrici, e in particolare quello radiomarittimo, sono svolti a mezzo di 8 Centri radio (tra cui notevole quello di Roma) e da 6 stazioni solo radiotelefoniche costiere, che disimpegnano principalmente il servizio con le piccole navi provviste solo di radiotelefono.

Il Senato comunque può essere certo che, pur nella relativa limitatezza dei mezzi, il

Ministero tende incessantemente a sviluppare i servizi, mentre si studiano e si ricercano fonti di finanziamento straordinario per l'attuazione dei radicali programmi di sviluppo già predisposti.

Nel campo del servizio postale, prima di accennare ai miglioramenti relativi alla organizzazione dei servizi, specie di movimento, ricordo la cura sempre rivolta al settore filatelico, nel cui quadro si inserisce la « Giornata del Francobollo » che quest'anno si svolgerà in tutta Italia probabilmente il 20 dicembre e per la quale il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 7 corrente, ha già approvato l'emissione di uno speciale francobollo commemorativo.

Sospesa è per il momento ogni decisione circa la sorte dello *stock* dei francobolli in giacenza presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Al senatore Greco che sull'argomento interrogò il Ministro ho dato la risposta che dovevo.

Qui al Senato ripeto che, pur tenendo presente gli interessi delle categorie interessate, là dove essi non contrastino con l'interesse dello Stato, che in materia è preminente, trattandosi di un bene patrimoniale, la questione sarà risolta dopo che avrò preso conoscenza del parere degli organi di consulenza dello Stato, già interpellati.

Ritornando all'esposizione del programma, devo dire che ogni attenzione sarà data al miglioramento dell'efficienza dei mezzi strumentali: mi riferisco in particolare alla motorizzazione, alla meccanizzazione e all'edilizia.

La motorizzazione e la meccanizzazione si vanno sempre più estendendo, come lo stesso relatore ha cortesemente riconosciuto ma, come è evidente, il loro progresso non può che essere graduale, incontrando dei limiti da un lato nella convenienza economica, che cessa dove la macchina, come nei piccoli uffici a modesto traffico, non può essere sfruttata integralmente, dall'altro nella necessità di rispettare situazioni precostituite e di risolverle con gradualità ed umanità, come nel caso di preesistenti concessioni, di impiego di personale in differenti mansioni o località ecc.

Nel rispetto di queste esigenze non si trascura nulla, al duplice scopo di meglio fronteggiare le necessità del pubblico e di migliorare le prestazioni rese agli utenti, in relazione con il progresso sociale ed economico.

Nessuna limitazione del genere incontra invece l'azione intesa ad incrementare il patrimonio edilizio di servizio, che costituisce sempre un indubbio vantaggio per l'Amministrazione, problema che peraltro viene dimensionato dalle possibilità finanziarie, giacché è evidente che si tratta di un onere rilevante.

Tutti i progetti e le richieste esistenti relative alle sedi di servizio, agli impianti tecnologici e agli alloggi sono stati esaminati e catalogati, e si è quindi potuta compilare una concreta programmazione delle opere da realizzare.

Ma tale sistematica non elimina la necessità urgente di un programma completo per l'ammodernamento generale di tutte le sedi e attrezzature delle poste e delle telecomunicazioni con particolare riguardo, per quest'ultima voce, alla meccanizzazione e automazione. A mio avviso è indispensabile e urgente che si abbia una visione chiara, completa e documentata, sotto il profilo tecnico e finanziario, delle integrali esigenze, per poi poter esaminare, sul più ampio piano delle possibilità nazionali, con quale gradualità e con quali finanziamenti si possa realizzare tale piano generale.

È evidente infatti che con la politica della programmazione in base alle contingenti possibilità finanziarie si può provvedere solo al tamponamento di situazioni urgenti e contingenti; per un redditizio impiego delle somme spese occorre invece una visione precisa dei fini integrali e coordinati da raggiungere.

Ho già disposto che si metta a punto un piano generale di ammodernamento a largo respiro: intanto l'avvio ad un miglioramento decisivo della situazione edilizia è stato dato con la utilizzazione del mutuo di 40 miliardi, concesso con la legge 30 giugno 1959, n. 447, da destinare al potenziamento dei servizi; una parte cospicua di tale mutuo è stata destinata al potenziamento ed al risanamento del patrimonio immobiliare, mentre altre

parti notevoli saranno impiegate per l'incremento della meccanizzazione, per la costruzione di alloggi economici e per l'ammodernamento ed il potenziamento dei servizi di telecomunicazione.

Parlando di programmi, non mi sembra fuori luogo illustrare al Senato la natura ed il contenuto del Piano regolatore telegrafico nazionale. Approvato con decreto ministeriale dell'11 dicembre 1957, è questo un documento tecnico che fissa le prescrizioni ed i criteri fondamentali in base ai quali debbono essere disciplinati, sul piano nazionale, l'impianto e l'esercizio delle reti telegrafiche e telefoniche e l'organizzazione tecnica dei servizi relativi.

Fine essenziale del Piano è quello di assicurare l'organico e razionale assetto dei servizi sul territorio nazionale e nelle relazioni con l'estero, in armonia col progresso tecnico e con le esigenze del traffico e dell'utenza, e di conseguire, al tempo stesso, quei vantaggi economici che nella gestione dei servizi possono ottenersi solo attraverso una completa uniformità di indirizzo sul piano tecnico.

Il Piano regolatore consta di due parti fra loro opportunamente coordinato, che riguardano rispettivamente i servizi telefonici e quelli telegrafici e che assumono rispettivamente il titolo di « Piano regolatore telefonico nazionale » e « Piano regolatore telegrafico nazionale ».

Il Piano regolatore telefonico innova sostanzialmente all'attuale struttura delle reti, fissando una nuova ripartizione territoriale che si impernia sulla suddivisione del territorio nazionale in 215 distretti telefonici, suddivisi in settori telefonici, comprendenti ciascuno una o più reti urbane.

I distretti sono raggruppati in 21 Compartimenti.

Le altre norme principali contenute nel Piano riguardano le modalità per l'istadamento del traffico, le caratteristiche essenziali che le singole parti della rete telefonica debbono presentare per ottenere una ottima qualità di trasmissione ed i criteri generali per estendere gradualmente la « teleselezione » e cioè il servizio automatico e semiautomatico sull'intero territorio nazionale.

Il Piano regolatore telegrafico stabilisce analoghe prescrizioni per procedere al riordinamento dei servizi telegrafici dello Stato in concomitanza con l'analoga azione svolta nel settore telefonico.

Esso si impernia pure sulla suddivisione del territorio nazionale in 15 Compartimenti telegrafici, suddivisi in Distretti e Settori, e sulla costituzione di nuove reti automatiche destinate rispettivamente:

al servizio del pubblico, mediante la connessione automatica di quasi tutti gli Uffici telegrafici dell'Amministrazione;

al servizio degli utenti privati (Telex);

al servizio degli organi centrali e periferici delle pubbliche Amministrazioni (Telestato);

allo scambio di messaggi telegrafici tra gli Uffici del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni preposti al disimpegno del servizio dei conti correnti postali (Postatelex).

Una nuova importantissima innovazione introdotta dal Piano, e che potrà ridurre notevolmente l'attuale *deficit* del servizio è quella relativa all'espletamento del traffico telegrafico nelle località periferiche mediante utilizzazione degli esistenti circuiti telefonici.

L'assetto delle reti e degli impianti telefonici e telegrafici nazionali in conformità alle norme del Piano regolatore dovrà essere attuato entro un quinquennio dalla loro entrata in vigore.

Esso dovrà essere la risultante di un organico e coordinato programma di lavoro da eseguire tanto a cura delle Società telefoniche concessionarie quanto a cura del Ministero.

Lo sviluppo della rete italiana delle telecomunicazioni è infatti condizionato ad una razionale correlazione tra il potenziamento degli impianti telefonici a breve e media distanza, di pertinenza delle concessionarie, e di quelli a lunga distanza, di pertinenza dello Stato.

Quanto all'utilizzazione del mutuo di 40 miliardi, devo dire che le somme annualmente disponibili sono destinate al potenziamento dei servizi e alla costruzione di alloggi per

il personale. È il problema della casa quello che con maggiore evidenza sollecita la nostra attenzione.

Pertanto dirò, in particolare al senatore Sacchetti, che il problema di fornire i propri dipendenti di un alloggio a condizioni accessibili non è invero nuovo, perchè risale al 1926 il primo strumento legislativo in proposito. Acuito nel periodo bellico, e specialmente in quello post-bellico, è stato trattato con leggi del 1940, del 1952, del 1957, e ora con la legge 30 giugno 1959, n. 477.

Nonostante che le cennate provvidenze legislative non abbiano risolto il problema, vi sono le premesse per avviarlo a soluzione.

Nei ripartire il mutuo di 40 miliardi fra le varie esigenze dell'Amministrazione, 2 miliardi sono stati destinati alla costruzione di alloggi economici.

Con tale provvidenza, attualmente la situazione è la seguente: 4.391 alloggi poste e telecomunicazioni e 1.390 telefonici sono già esistenti o in corso di costruzione: ad essi andranno ad aggiungersi al più presto circa altri 600 da realizzare col detto mutuo.

Vanno ancora sommati i 727 alloggi I.N.A - Casa per i postelegrafonici e 2.500 alloggi che l'Istituto postelegrafonici ha acquistato e messo a disposizione del personale poste e telecomunicazioni.

Con questo però siamo ancora lungi dall'esserci avvicinati alla soluzione dell'importante questione, poichè gli alloggi suddetti soddisfano solo il 15,50 per cento del personale delle grandi sedi, e poco più del 7 per cento di tutto il personale delle poste e delle telecomunicazioni.

Per la necessità dell'Amministrazione di disporre di alloggi a modico prezzo da cedere ai propri impiegati trasferendi per ragioni di servizio, nonchè per l'opportunità di estendere la disponibilità di alloggi economici per ragioni di equità e di giustizia, occorrerà quindi incrementare tale patrimonio.

Ciò potrà forse, in minima parte, ottenersi con una revisione interna della ripartizione dei 40 miliardi, distraendo una quota del finanziamento di altri settori a favore delle case economiche; ma occorre un provvedimento urgente e sostanziale, e un piano organico e completo.

È stato già predisposto un programma considerevole, che prevede la costruzione di altri 5.000 alloggi, per una spesa di 18 miliardi, per la quale si stanno studiando le fonti di copertura.

Si ritiene, altresì, che una spinta notevole alla soluzione del problema alloggi, possa essere data dal provvedimento, che sarà tra breve sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri, riguardante il regolamento della Cassa integrativa per i telefonici di Stato; provvedimento che darà facoltà alla Cassa stessa di investire il 30 per cento delle proprie riserve matematiche nell'acquisto di alloggi per il personale.

Problema pure di attualità nei riguardi delle case economiche è quello dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, sul riscatto.

A questo proposito ricorderò che è stato necessario, innanzi tutto, studiare e risolvere varie questioni, d'intesa col Ministero dei lavori pubblici, circa la sfera di applicazione della disposizione.

Attualmente risulta che gli alloggi a riscatto, esclusi quelli di recente assegnazione o in corso di costruzione o di acquisto, sono 3.046 per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e 720 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici e, mentre si stanno predisponendo e completando i complessi rilevamenti tecnici da sottoporre alle Commissioni provinciali, sono già pronti i bandi per mettere a riscatto i primi 108 alloggi delle poste e delle telecomunicazioni in diverse sedi e precisamente: 16 ad Ancona, 25 a Grosseto, 23 all'Aquila, 24 a Sassari, 12 a Savona ed 8 a Terni; bandi che in questi giorni saranno sottoposti al Consiglio d'amministrazione per essere poi subito pubblicati.

Le case economiche dell'Istituto postelegrafonici non sono a riscatto, a norma della legge n. 2; tuttavia anche per queste si prospetterà al Consiglio di amministrazione di quell'Istituto, unico competente, la opportunità di adottare disposizioni favorevoli per gli inquilini che desiderino diventare proprietari.

L'esigenza per l'Amministrazione di costituirsi un patrimonio edilizio per le proprie

sedi è dettata sia dalla necessità di avere edifici decorosi e funzionali, che dal motivo economico di non dipendere dalla speculazione privata; situazione che si prospetta sempre più difficile in relazione all'inevitabile e più o meno prossimo sblocco dei fitti.

Del mutuo di 40 miliardi è stata attribuita all'acquisto e costruzione di nuovi stabilimenti delle poste e delle telecomunicazioni, la quota di ben 23 miliardi e 200 milioni (oltre i 2 miliardi per alloggi).

Nel ripartire tale cifra nei 5 anni di durata del prestito, che hanno avuto inizio dall'esercizio scorso, si è dato innanzi tutto precedenza al completamento del piano di costruzioni già compilato, ma che non aveva potuto attuarsi per le scarse disponibilità degli ordinari stanziamenti di bilancio.

Le opere di questa prima fase hanno comportato impegni finanziari per oltre 5 miliardi e 628 milioni.

La seconda fase del piano sarà invece attuata in base ad un nuovo preciso programma in corso di definizione, secondo il quale si provvederà innanzitutto a dare la massima funzionalità ed efficienza a quei servizi che costituiscono i gangli vitali della complessa organizzazione postale: e cioè in particolare ai servizi di arrivi, ripartizione e distribuzione delle corrispondenze e dei pacchi negli edifici di posta-ferrovia, nonché a quelli di distribuzione nelle grandi città. Con tale dichiarazione penso di aver assicurato il senatore Corbellini, il quale può essere certo che la spinta vigorosa che il finanziamento permetterà nell'efficienza di questi servizi costituirà un passo fondamentale verso l'adeguamento della posta alle moderne esigenze sociali e commerciali.

Subito dopo il potenziamento degli edifici di posta-ferrovia sarà data la massima cura alle opere, impianti e lavori necessari per rendere efficienti al massimo possibile le Direzioni provinciali, i circoli delle costruzioni, gli autocentri e i magazzini.

Altra parte del finanziamento sarà poi destinata per nuove sedi di uffici periferici.

S'inquadra nel piano di risanamento edilizio la costruzione della nuova sede del Ministero nella zona dell'E.U.R. — un giornale ieri diceva che è « malinconico » l'edificio di

Via del Seminario — il che consentirà finalmente di dare una sede unica e razionale a tutti gli organi centrali del Dicastero.

Per l'espletamento dei servizi telegrafici gestiti direttamente sono previsti, come ho detto, dal piano regolatore, 15 compartimenti telegrafici collegati direttamente fra loro e 36 distretti collegati con almeno 2 centri compartimentali. In ognuno dei 51 centri avrà sede una centrale telegrafica automatica.

La rete sarà dimensionata in modo da sopperire, per il servizio pubblico, al traffico delle ore di punta, onde la giacenza di telegrammi non risulti superiore ai 15 minuti primi, e da garantire, per il servizio telex, un traffico praticamente senza attesa.

Nello stesso tempo, sempre in attuazione delle norme previste dal piano regolatore, il servizio telegrafico nelle località minori verrà gradualmente affidato alle Società telefoniche concessionarie, che provvederanno al suo espletamento mediante la trasmissione fonica dei telegrammi, utilizzando, a tal fine, i collegamenti telefonici dei Comuni e delle frazioni, molti dei quali sono stati realizzati col concorso totale o parziale dello Stato. Assicuro il senatore Barbaro che si farà quanto è possibile per un rapido completamento di quel che resta ancora da fare.

Difatti questi provvedimenti consentiranno, da una parte, non solo l'estensione del servizio telegrafico a circa 7.000 località che ne sono tuttora prive, ma anche, e specialmente, la piena efficienza dei servizi, sia per i privati (Telex), sia per il pubblico (Publi-telex), sia per le Amministrazioni dello Stato (Telestato).

D'altra parte, i provvedimenti stessi — unitamente alla sistematica riduzione delle linee aeree, assai costose per la loro manutenzione — permetteranno il risanamento del bilancio dei telegrafi in un breve numero di anni, senza ulteriori aggravii per l'utenza.

Come si è già accennato, il fulcro della rinnovata struttura dei servizi telegrafici sarà costituito da una nuova rete a commutazione automatica, destinata all'espletamento congiunto dei tre principali servizi previsti dal piano regolatore nazionale (Publi-telex, Telex e Telestato).

Questa rete comprende, in linea di massima, 51 centrali telegrafiche automatiche (15 compartimenti e 36 distrettuali) per un complesso di circa 8.000 utenti dei vari servizi, centrali fra loro collegate mediante sistemi di telegrafia armonica per complessivi 3.000 canali.

L'introduzione dell'automatismo nei servizi telegrafici nel nostro Paese ha avuto inizio nel 1956, anno nel quale furono poste in esperimento, dopo una fase preparatoria di studio, centrali automatiche per il solo servizio telex.

Queste centrali furono installate a Roma (100 numeri), a Milano (100 numeri), a Trieste (52 numeri), e, nel dicembre 1958, a Genova (72 numeri) ed a Bologna (24 numeri).

Il periodo sperimentale è stato oltremodo proficuo perchè, oltre a dare la possibilità a molti funzionari tecnici di avere padronanza in materia di telegrafia automatica (prima riservata alle ditte costruttrici), ha permesso di raccogliere preziosi elementi tecnici ed economici, che hanno guidato nella scelta definitiva del sistema da adottare e dei servizi da attuare.

È stato così deciso l'impianto di centrali automatiche per i centri telegrafici compartimentali di Roma, Milano, Torino, Genova, Verona, Venezia, Bologna, Firenze, Pescara, Cagliari, Bari, Napoli, Catanzaro, Palermo, Catania e per il centro distrettuale telegrafico di Trieste per un complesso di 3.600 numeri di centrale, di cui 2.310 Telex, 820 Publitelex e 470 Telexato, nonchè le centrali internazionali di Roma e Milano necessarie per allacciare la rete nazionale ai Paesi esteri.

Tale fase si concluderà gradualmente con l'impianto delle suddette centrali tra il febbraio ed il settembre 1961, con la possibilità di svolgere tanto il servizio interno automatico quanto quello internazionale, che per alcuni Paesi europei potrà essere completamente automatico mentre per altri Paesi europei ed extraeuropei sarà necessariamente mantenuto il semiautomatico (e cioè l'intervento dell'operatore del Paese dell'utente chiamante), fino a quando tali Paesi non

avranno impianti che consentano il servizio completamente automatico.

A questa prima dovrà far seguito abbatanza presto una seconda fase indispensabile per automatizzare possibilmente tutto il servizio telegrafico (Telex, Telexato, Publitelex), per il che si richiede l'impianto contemporaneo o almeno rapidamente graduale delle centrali distrettuali previste nel piano regolatore telegrafico nazionale e cioè di altre 35 centrali automatiche.

Per quanto riguarda il costo ed il finanziamento delle opere, con la quota del prestito di 40 miliardi attribuita al servizio telegrafico, che ammonta a lire 6 miliardi, sono state già ordinate all'industria nazionale le 15 centrali compartimentali previste dal piano regolatore, nonchè la centrale distrettuale di Trieste.

Si rende però necessario completare al più presto tale prima fase per dare quanto prima al servizio telegrafico un assetto completo ed economico, e soprattutto moderno, che lo renda, se non attivo, almeno autosufficiente.

A questo fine il Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni ha approvato un progetto che prevede l'impianto, in un triennio, delle altre 35 centrali distrettuali previste dal piano regolatore, per un complesso di non meno di altri 3.600 numeri.

La spesa complessiva prevista è dell'ordine di circa 8 miliardi da impegnarsi, se non da erogarsi, nel corso di un triennio.

Alla realizzazione del programma di potenziamento e sviluppo della rete telefonica a grande distanza (cavi coassiali, a bicipie e sottomarini, ponti radio multicanali) si è fatto fronte sinora con due mutui per complessivi 55 miliardi di lire contratti con la Cassa depositi e prestiti e con gli stanziamenti della parte ordinaria di bilancio, pari in media a 0,5 miliardi per il quadriennio 1950-54 ed a 4 miliardi per il quadriennio 1955-58.

Il netto e sensibile miglioramento dei servizi, conseguente alla entrata in funzione delle nuove grandi arterie di telecomunicazioni nazionali ed internazionali, ha determinato un notevole incremento del traffico, i cui proventi hanno consentito all'Azienda —

nonostante la pesante incidenza delle spese derivanti dall'aumento del personale e dai miglioramenti economici intervenuti negli ultimi anni — non solo di rimborsare alla Cassa depositi e prestiti le rate già scadute dei citati mutui con i relativi interessi, ma di versare annualmente al Ministero del tesoro l'avanzo di gestione che nel periodo 1950-59 è risultato pari a 46,7 miliardi di lire circa.

Per fronteggiare le immediate necessità derivanti dall'andamento crescente del traffico e per adeguare la rete alle prescrizioni del piano regolatore, anche in rapporto allo sviluppo degli impianti delle Società telefoniche concessionarie previste dalle convenzioni in vigore, è stato già predisposto ed è in attuazione un programma, che può dirsi preliminare, che comporta la spesa di 28 miliardi di lire in tre esercizi.

Poichè i lavori e le forniture per l'attuazione del programma richiedono un periodo che comprende più esercizi, si è concordato col Ministero del tesoro di farvi fronte con le assegnazioni ordinarie di bilancio che lo permettono.

Tale piano preliminare comprende in particolare:

l'acquisto di nuovi equipaggiamenti di trasmissione destinati a potenziare la capacità in circuiti della rete in cavi coassiali e ponti radio multicanali, sulle principali direttrici di traffico;

l'acquisto di equipaggiamento di commutazione per le centrali internazionali di Roma e Milano, per l'ampliamento delle centrali di Napoli, Genova, Palermo, Catania, per la costruzione di 8 nuove centrali interurbane e per il potenziamento dei centri intercompartimentali di Roma, Milano, Verona e Venezia;

la realizzazione di nuovi ponti radio multicanali;

la costruzione di nuovi edifici per i centri compartimentali e per gli impianti di telecomunicazione di prossima realizzazione.

La completa realizzazione del programma preliminare, cui si è ora accennato, non permetterà tuttavia di adeguare conveniente-

mente la rete telefonica di Stato alle prescrizioni del piano regolatore telefonico nazionale e, quel che più conta, alle esigenze del pubblico.

Si è reso pertanto indispensabile, anche in relazione ai programmi che saranno attuati dalle Società concessionarie nello stesso periodo e che comporteranno una spesa di 325 miliardi, predisporre un ulteriore razionale piano di sviluppo ed ampliamento degli impianti telefonici dello Stato, da condurre a termine in un quinquennio, la cui spesa può essere valutata in 90 miliardi circa.

Tale piano, che comprende il potenziamento dei mezzi esistenti, nonchè la creazione degli altri indispensabili mezzi di trasmissione e commutazione, ha per scopo fondamentale, quello di garantire:

il costante adeguamento dei circuiti al traffico fortemente crescente;

l'estensione del servizio di teleselezione di utente (ossia di chiamata diretta fra abbonati di località diverse) ai 21 centri compartimentali telefonici gestiti dall'Azienda di Stato;

il servizio senza attesa per tutti gli altri centri del Paese.

Questo piano va considerato in stretta connessione con quello di sviluppo elaborato dalle concessionarie; i due programmi, nel loro insieme, dovranno infatti conferire la massima funzionalità alla struttura della rete telefonica italiana e dovranno, fra l'altro, soddisfare ai reciproci impegni assunti all'atto della stipula delle convenzioni.

Il piano in questione include, inoltre, il potenziamento dei collegamenti internazionali, ciò che dovrà consentire al nostro Paese di potersi inserire proficuamente nella rete telefonica europea che ha formato oggetto di lunghi approfonditi studi in sede internazionale, studi ai quali la nostra Amministrazione ha efficacemente e lodevolmente contribuito.

Il progetto quinquennale è stato in questi giorni approvato dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni.

Un'idea dell'importanza di tale progetto può aversi se si considera che con la sua realizzazione la disponibilità complessiva dei

circuiti telefonici di alta qualità risulterà non inferiore ai 40.000, contro i 9.000 attuali.

Il finanziamento del programma, nella misura indicata di 90 miliardi, è indispensabile ed urgente per evitare un gravissimo pregiudizio ai servizi telefonici di Stato.

Si tratta comunque di una spesa destinata esclusivamente ad investimento di sicuro reddito economico, sia perchè l'attivazione degli impianti previsti provocherà un aumento dei traffici telefonici e telegrafici — tuttora compresi — e quindi delle entrate, sia perchè, con la estensione dell'automazione, è da prevedere una minore incidenza delle spese di esercizio.

Pertanto io non mi propongo di chiedere per la copertura della spesa per il nuovo piano quinquennale mezzi straordinari, ma soltanto di provvedervi con autofinanziamenti da parte dell'Azienda telefonica, la cui situazione attuale, e ancor più quella futura per effetto della graduale entrata in funzione dei nuovi impianti, lo consente.

Su questo punto sarà necessaria, ma certo non mi mancherà, la comprensione del collega del Tesoro affinché mi consenta di destinare al finanziamento del piano gli avanzi annuali della gestione per cinque esercizi, anche perchè ciò metterà in chiara evidenza il *deficit* dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, che come ho innanzi accennato e come ha fatto rilevare il senatore Corbellini, con l'attuale impostazione dei due bilanci è regolato solo contabilmente.

Correlativamente ed anzi pregiudizialmente all'attuazione dei programmi dei quali ho fatto cenno, sarà indispensabile rivedere l'ordinamento e la struttura degli organi che sono preposti alla loro attuazione, al fine di adeguarli alle nuove diverse e moderne esigenze.

È pertanto mia intenzione provvedere ad una migliore organizzazione dei servizi centrali del Ministero ed in particolare al potenziamento del servizio lavori, in conseguenza del vastissimo programma edilizio. Così il senatore Cadorna non si lamenterà di aspettare dieci anni; ma a lui risponderò tra un momento.

La riorganizzazione degli organi centrali dovrà essere basata anche su di un largo decentramento di funzioni, sia gerarchico sia territoriale; sono d'accordo con lei, senatore Sacchetti.

È bene infatti che i dirigenti minori e quelli degli organi periferici siano consci e, vorrei dire, gelosi delle proprie attribuzioni e responsabilità, ed esercitino le prime in maniera autonoma e consapevole, senza attendere o sollecitare il parere o il benessere del superiore o dell'organo centrale, ed affrontino le seconde sapendo di dover bene operare e decidere nell'interesse dei servizi e del Paese.

Solo così si otterrà che la classe dirigente sia, da un lato, sempre più preparata e di sicuro affidamento per ogni incarico, e dall'altro sempre più attaccata al servizio, del buon andamento del quale si sentirà partecipe e responsabile.

Inoltre, e non è il minore aspetto, il decentramento, specie territoriale, servirà a snellire le pesanti procedure burocratiche, lasciando più tempo ed energie agli organi centrali per lo studio dei grossi problemi e la sorveglianza sull'attuazione dei grandi programmi, e mettendo l'utente, per il quale in definitiva tutto l'apparato ministeriale deve funzionare, a più diretto contatto con gli uffici che gli rendono la prestazione richiesta.

Sono mio desiderio e mia intenzione che i provvedimenti di decentramento e di snellimento non vengano adottati senza la partecipazione attiva e competente di tutti i funzionari che dovranno poi applicarli: a questo scopo ho infatti assegnato al IX Convegno nazionale dei dirigenti postelegrafonici, che si terrà a Roma dal prossimo giorno 21, temi che riguardano appunto lo snellimento dei servizi e la loro automazione e meccanizzazione.

A questa interessante ed attesa riunione nazionale, che si tiene ormai da nove anni fra la simpatia del personale e con proficui risultati per l'Amministrazione, ho quest'anno ritenuto opportuno invitare, quale palese prova di apprezzamento e di collaborazione, fra le altre personalità politiche e parlamentari, anche tutti i deputati e senatori della

10ª Commissione della Camera e della 7ª del Senato.

I provvedimenti dei quali ho parlato saranno adottati prima ed indipendentemente da una generale riforma di struttura, della quale ha parlato anche il senatore Corbellini.

Confermo qui, senza ripetere ciò che dissi, alla Camera che questo è problema fondamentale indilazionabile, se si vuole un Ministero che, non dimentico delle antiche nobili tradizioni, sia adeguato alla veloce, dinamica vita moderna. Pertanto ho già disposto la costituzione di una Commissione per l'approntamento di un progetto di riforma di struttura, alla quale intendo far partecipare, oltre che gli indispensabili esperti tecnici, anche opportune rappresentanze del Parlamento e delle organizzazioni sindacali. Questa Commissione sarà composta da tre senatori, da tre deputati, da cinque tecnici, da due esperti, da un consigliere di Stato, da un consigliere della Corte dei Conti, da tre sindacalisti. Spero che almeno il senatore Solari sia soddisfatto, quanto meno dell'attuazione di questa Commissione! Assicuro il senatore Corbellini che, in tale sede, le sue osservazioni e i suoi suggerimenti saranno tenuti nella massima considerazione.

Ho fin qui accennato ai programmi e ai provvedimenti adottati o da adottare per una sistemazione e per un potenziamento delle strutture. Le attrezzature, gli ordnamenti più perfetti sono sempre strumenti dell'attività dell'uomo e, nel caso che ci interessa, dei lavoratori postelegrafonici. Pertanto ogni cura è stata e sarà posta nell'esame e nella soluzione delle questioni riguardanti il personale. Nel quadro dell'attività legislativa svolta dal Ministero in questo settore, va ricordato che sono all'esame del Parlamento diversi disegni di legge, quale quello riguardante la disciplina giuridica ed economica dei procaccia postali, già davanti alla Commissione, e quelli concernenti integrazioni e modificazioni alla legge 27 febbraio 1958, n. 119, relativa alla consistenza degli organici e dello stato giuridico del personale postale e telegrafico. *(Interruzione del senatore Corbellini).*

Le do atto, senatore Corbellini, che il ritardo della discussione sul disegno di legge relativo ai procaccia postali è dovuto ad un impedimento che non è dipeso nè da lei nè tanto meno dal Governo. Comunque il disegno di legge sarà discusso subito. Lei è stato estremamente comprensivo dei bisogni di questa povera gente, che rappresenta i « paria » dell'Amministrazione!

C O R B E L L I N I , *relatore.* Il disegno di legge può considerarsi già approvato.

S P A L L I N O . *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* È stato poi già approntato ed attende soltanto gli ultimi ritocchi un analogo provvedimento riguardante il personale telefonico, mentre il disegno di legge relativo alla revisione della struttura e della misura delle competenze accessorie è stato già presentato al Tesoro, e mi propongo, onorevole Sacchetti, di sottoporlo all'approvazione del Consiglio dei Ministri entro il mese corrente, senza bisogno di nessuna sollecitazione.

Quanto al numero delle unità in servizio, ho già fatto notare che le tabelle organiche, di per sè insufficienti per effetto del continuo espandersi dei servizi, sono poi destinate a restare permanentemente incomplete perchè, per le leggi vigenti, non si possono bandire concorsi prima che i posti si siano resi vacanti. Di modo che, fra le vacanze e la successiva copertura dei posti, intercorre almeno il tempo necessario per il bando e l'espletamento del concorso, cioè per lo meno alcuni mesi. Questa è, in parte, la spiegazione richiesta dal senatore Corbellini che ha rilevato le numerose vacanze degli organici. Egli però aveva i dati solo fino all'ottobre 1959.

La situazione attuale nei ruoli postali-telegrafici invece aggiornata secondo gli ultimi dati di pochi giorni fa, presenta vacanze di 468 posti nella carriera direttiva, 1071 in quella di concetto, 665 in quella esecutiva e 1289 in quella ausiliaria, deficienza aggravata dalla inadeguatezza dei ruoli del personale esecutivo e di quello ausiliario, ai quali dal 1948 non sono stati apportati aumenti, nono-

stante che il traffico postale e telegrafico, cui detto personale abitualmente attende, abbia subito nello stesso periodo di tempo un incremento del 74 per cento.

Debbo perciò rettificare i dati esposti dall'onorevole relatore a proposito delle vacanze di posti in alcuni gradi campione del personale postelegrafonico, poichè, dall'epoca alla quale i dati stessi si riferiscono — ottobre 1959 —, sono state effettuate numerose promozioni: così, nella qualifica di capo ufficio superiore, i posti coperti sono oggi 625 su 650 di organico; nella qualifica di consigliere di 1ª classe sono coperti 1.006 posti su 1.207 e non si sono potuti coprire gli altri per mancanza di scrutinabili aventi requisiti per la promozione; nella qualifica

di consigliere di 2ª classe sono presenti 6.914 unità su 5.205 di organico, per effetto delle promozioni in soprannumero ai trentanovisti.

Nella carriera di archivio si hanno effettivamente numerose vacanze, perchè trattasi di ruolo di nuova istituzione.

Per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici la situazione, in proporzione, è ancora peggiore, con 146 vacanze nella carriera direttiva, 338 in quella di concetto, 880 in quella esecutiva e 411 in quella ausiliaria.

Si ha cioè un totale di 4.133 vacanze su 59.425 posti di organico nell'Amministrazione postale-telegrafica e di 1.775 vacanze su 8.041 posti di organico nell'Azienda telefonica.

## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue SPALLINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*). Per quanto riguarda gli uffici locali e le agenzie, la deficienza attuale dei posti negli albi è data dal numero degli ufficiali e giornalieri che è stato necessario assumere nella cifra di oltre 2.700 per coprire i posti di lavoro, deficienza che è in via di aumento, in conseguenza della riclassificazione in corso di tutti i suddetti uffici e agenzie.

Tale riclassificazione, prevista dalle norme in vigore, è a sua volta conseguente allo sviluppo del traffico, e quindi del lavoro, verificatosi.

Assicuro però il Senato che, per la copertura delle vacanze di organico, sono in corso numerosi concorsi per tutte le categorie direttive, di concetto ed esecutive degli uffici locali, e ho dato disposizione affinché tutti i detti concorsi vengano espletati nel più breve tempo, possibilmente entro il novembre, con il che sarà in gran parte sanata la attuale situazione di deficienza degli organici.

Ma occorre tenere conto, da un lato, delle nuove vacanze che nel frattempo si saranno verificate, e, dall'altro, della continua espansione dei servizi che richiedono sempre nuove aliquote di personale.

Basti pensare all'incremento demografico ed edilizio delle città e quindi alla necessità della creazione di sempre nuove zone di recapito con il conseguente necessario potenziamento numerico del personale degli uffici di ferrovia, di corrispondenze e pacchi, delle direzioni provinciali, dei servizi centrali, per giungere alla conclusione che non sarà possibile sopperire completamente alle esigenze dei servizi con il personale di ruolo.

Si dovrà quindi far ricorso ancora all'assunzione di operai giornalieri e di ufficiali giornalieri, anche se con migliore e più definita disciplina, come mi propongo di fare. Bisogna togliere al Ministro la camicia di Nesso dell'assunzione a suo libito, di operai giornalieri e ufficiali giornalieri.

Sempre nel settore del personale, una cura particolare è dedicata all'istruzione professionale, di cui, come ha rilevato anche il

senatore Corbellini, si sente sempre più la necessità in seguito all'applicazione ognora più estesa di metodi e macchine moderne.

In tale campo un posto di preminenza spetta all'Istituto superiore postelegrafonico cui è annessa la scuola superiore di telegrafia e telefonia.

Sempre nel piano della istruzione superiore, l'Istituto ha anche tenuto, con soddisfacente risultato, corsi di specializzazione in impianti tecnici postali, per ingegneri meccanici e civili (trasporti, idraulici, eccetera), da destinare alla sovrintendenza degli impianti tecnici degli uffici postali.

L'attività dell'Istituto in campo didattico non si limita ai corsi superiori di specializzazione sopra menzionati: negli ultimi anni tale attività è stata anzi notevolmente potenziata, in conformità anche con le direttive poste dal nuovo stato giuridico del personale statale, con numerosi corsi per tecnici delle carriere di concetto ed esecutiva.

Da sottolineare è pure la ripresa dei corsi di istruzione in campo amministrativo.

Il relatore ha voluto occuparsi, sia pure brevemente, dei rapporti sindacali tra amministrazioni pubbliche gestite dallo Stato e personale dipendente, facendo un accenno alla Costituzione nei riguardi della libertà di organizzazione sindacale e del diritto di sciopero.

Queste parole parvero ieri al senatore Solari di colore oscuro, ma in realtà esse sono chiarissime. Il relatore ha toccato un tasto assai delicato, ha inteso parlare cioè del diritto di sciopero nei pubblici servizi.

Non affronteremo in questa sede l'arduo argomento, ma ci sia lecito affermare che, conformemente al precetto costituzionale ed all'insegnamento di innumeri sentenze, se si ha il diritto di sciopero, pienamente riconosciuto, si deve pure affermare che questo va mantenuto nell'ambito delle leggi che lo regolano.

Non è vero che, come afferma il senatore Solari, la libertà di sciopero non può trovare limitazione. Ciò è contrario al disposto dell'articolo 40 della Costituzione.

La materia è ardua; ma è noto che almeno tre sono le ipotesi che si fanno, e cioè:

1) che si ammetta la legittimità dello sciopero esprimendo dubbi sulla costituzionalità di un eventuale divieto;

2) che si ammetta l'attuale legittimità dello sciopero, ma si ritenga possibile che la legge ordinaria lo possa in futuro vietare;

3) che si ritenga inapplicabile l'articolo 40 nei rapporti di lavoro di carattere pubblicistico.

Riteniamo di non dover fare nessuna disamina delle tre proposizioni in questo momento e in questa sede.

A noi basta affermare e riconoscere che un diritto di sciopero esiste ma pensiamo, a titolo personale, che il Parlamento debba al più presto possibile affrontare il ponderoso problema per evitare confusioni, e speculazioni e danni, tra sciopero per motivi economici, sciopero per motivi politici e sciopero misto, in cui il motivo economico si lega al politico.

Ciò detto per dovere di obiettività e sempre a titolo personale, devo qui ripetere quanto affermai alla Camera e cioè che noi consideriamo positivamente il sindacato ritenendolo importante strumento di democrazia, che coopera con l'azione ministeriale nella propria sfera di competenza al benessere del personale e quindi, di riflesso, allo svolgimento dei servizi.

Passando all'Azienda di Stato per i servizi telefonici, c'è da dire dal punto di vista strutturale che anche il bilancio di quell'Azienda ha subito quelle modifiche e quei perfezionamenti, dei quali ho parlato a proposito del bilancio delle Poste.

Dal punto di vista dei risultati, l'entrata ordinaria in lire 40.425.000.000 risulta maggiore di quella dell'esercizio precedente di 4 miliardi e 220 milioni, mentre le spese risultano aumentate di 3 miliardi e 752 milioni.

Dal confronto fra le entrate e le uscite risulta un avanzo di gestione di 8 miliardi e 166 milioni che, come ho detto, sarà iscritto nel bilancio delle Poste per essere versato al Tesoro e da questo restituito alle Poste come sovvenzione.

In conseguenza della entrata in funzione delle nuove grandi arterie di telecomunica-

zioni nazionali ed internazionali si è determinato un notevole incremento del traffico, che è passato dai 19,5 milioni di unità di conversazioni del 1950 a oltre 67 milioni di unità del 1959 e registra continuamente ulteriori notevoli aumenti.

Le spese di investimenti però, pur essendo sensibilmente aumentate in questi anni, sono ancora inferiori alle effettive esigenze di un servizio in continuo, rapido sviluppo, onde la necessità del programma di nuovi investimenti, di cui ho parlato, che si completa nel piano di 90 miliardi.

Questo piano va considerato in stretta connessione con quello di sviluppo elaborato dalle concessionarie; i due programmi nel loro insieme dovranno infatti conferire la massima funzionalità alla struttura della rete telefonica italiana e dovranno, tra l'altro, soddisfare i reciproci impegni assunti all'atto della stipula delle Convenzioni.

Per quanto riguarda il programma inteso ad estendere il telefono nei centri e nelle località minori, in applicazione dei provvedimenti legislativi in vigore, fino al novembre 1959 sono stati realizzati 6443 collegamenti e ne sono in corso altri 400. Per effetto della legge 30 dicembre 1959, n. 1215, sono in corso altri 1500 collegamenti che saranno portati a 6000 entro il quinquennio previsto dalla legge, con una spesa di 8 miliardi.

Sono d'accordo con il sen. Corbellini che il programma andrà intensificato e prolungato nel tempo e, se questo mi sarà dato, spero di non deludere le legittime aspettative degli utenti anche se saranno necessari notevoli fondi, che allo stato delle cose mancano.

Subito dopo il rinnovo delle concessioni i programmi di ampliamento e di potenziamento degli impianti sociali hanno avuto inizio con risultati apprezzabili, sia per quanto riguarda gli allacciamenti di nuovi abbonati che per quanto riguarda il traffico, con uno sforzo finanziario valutabile a 325 miliardi in tre anni.

La teleselezione da abbonato ha raggiunto una efficienza veramente notevole, tanto che, sempre nel 1959, il 54,5 per cento del traffico globale si è svolto in teleselezione.

I programmi dei lavori svolti dalle Società concessionarie nel 1959, che comprendono an-

che la installazione di oltre 318.000 nuovi numeri di centrali urbane ed oltre 700.000 chilometri-coppia di circuiti urbani, hanno richiesto l'investimento complessivo di circa 67 miliardi, con un totale di circa 460 miliardi a partire dal 1945.

Per il 1960 sono stati effettuati e sono previsti investimenti da parte delle Società per oltre 80 miliardi.

Mancherei di completezza se non dicessi che altre Società concessionarie di servizi di telecomunicazione sono, come è noto, l'Italcable, la Società italiana radiomarittima, la Telemar e la Radiostampa.

L'Italcable gestisce una rete di cavi sottomarini e di collegamenti radio che unisce la Italia ai più lontani Paesi del mondo.

La SIRM e la TELEMAR gestiscono in concessione concorrenziale, il servizio radioelettrico a bordo delle navi mercantili, onde permettere il collegamento telegrafico e telefonico con le stazioni costiere e, attraverso queste, con la rete telefonica e con gli uffici telegrafici.

Anche in questo settore si riscontra un confortante andamento del traffico, indice della efficienza del servizio.

La Radiostampa, infine, gestisce in concessione il servizio dei collegamenti radiotelegrafici stampa con l'America del Nord, e numerosi altri importanti collegamenti con la Europa, l'America, il Medio Oriente, nonché il servizio di lanci di bollettini e radiofoto per i Paesi europei ed extraeuropei e per le navi in navigazione.

Ho dettagliatamente risposto, credo, alle osservazioni del relatore, ma egli, tra l'altro, ha osservato in più punti della sua relazione (pagine 4, 11, 12), e anche ieri sera, che il bilancio postelegrafonico si riferisce ad aziende statali aventi funzioni di controllo, studio e sorveglianza di altre aziende similari a carattere privatistico, per le quali, invece, le notizie sull'attività e i programmi di sviluppo sono fornite in allegato al bilancio del Ministero delle partecipazioni statali. L'osservazione non è priva di pregio, ma lo onorevole Corbellini sa bene che una serie di leggi da lui stesso elencate, come quella del 14 giugno 1923, n. 884, e quella del 22 dicembre 1956, n. 1589, attribuiscono

all'Azienda di Stato per i servizi telefonici la vigilanza, i controlli e ogni altra attribuzione riservata allo Stato per i servizi telefonici in concessione ed al Ministero per le partecipazioni statali tutti i compiti e le attribuzioni che spettano ai singoli Ministeri relativamente all'I.R.I. e all'E.N.I. e a tutte le altre imprese con partecipazioni statali dirette e indirette. Sono vecchie leggi che, ne convengo, andrebbero rivedute. Ma allora bisognerebbe rivedere il Codice postale (articoli 168, 177, 20, 42, 54 eccetera).

C O R B E L L I N I , *relatore*. Facciamolo!

S P A L L I N O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Questo Senato può farlo benissimo, ed io ne sarò lietissimo e come Ministro e come senatore.

S A C C H E T T I . Perché non se ne fa promotore il Governo?

S P A L L I N O , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non si può escludere che il Governo si faccia iniziatore di un disegno di legge, ma l'onorevole Sacchetti sa che l'iniziativa legislativa spetta anche al Parlamento. (*Interruzione del senatore Sacchetti*). E poi voi siete così bravi e precisi, che un'iniziativa potrebbe anche venire dal Parlamento! (*Commenti, ilarità*).

In realtà, ciò non è facile a farsi allo stato attuale delle cose. Ciò del resto non significa che in un futuro più o meno prossimo non si debba provvedere, pur facendo presente, sin d'ora, che tutte le disposizioni che prevedono sorveglianza e controlli sulle Società telefoniche concessionarie sono di esclusiva competenza delle Poste e delle telecomunicazioni, per quanto si riferisce al settore tecnico ed organizzativo, e ciò non solo per la vigilanza sulla gestione ordinaria, ma anche come intervento attivo nella redazione e nell'attuazione di piani pluriennali di sviluppo.

A questo punto dovrei parlare a lungo della R.A.I.-TV. Ma temo di approfittare della pazienza del Senato, per cui mi limiterò a

brevi cenni, necessari per una retta nozione del problema, tanto più che dalla accesa e acre polemica parlamentare e di stampa attorno alla R.A.I. e alla Televisione è stata ora estromessa quella riguardante l'uso della R.A.I.-TV dai partiti durante la campagna elettorale, poichè in relazione a tale problema si è largamente provveduto e solo l'onorevole Sacchetti e il suo Gruppo, a quanto pare, non sono soddisfatti, pur avendo accettato senza osservazione alcuna il programma che in materia fu esposto davanti alla Camera. (*Interruzione del senatore Sacchetti*). Il Presidente del Consiglio fece una elencazione di quello che si proponeva al Parlamento, e tutti i Gruppi, compreso il suo, senatore Sacchetti, accettarono l'esposizione del Presidente del Consiglio nella quale era anche detto che il Governo, e per esso l'onorevole Scelba, Ministro dell'interno, avrebbe iniziato la serie delle trasmissioni. (*Interruzione del senatore Sacchetti*).

La Democrazia Cristiana è un partito che numericamente avrebbe avuto il diritto ad un maggior tempo a propria disposizione di quello assegnato al Partito comunista per svolgere la propaganda elettorale. Voi avete parlato di pariteticità e noi abbiamo accettato tale criterio, mentre proprio l'onorevole Lajolo, davanti alla Commissione parlamentare per le radiodiffusioni, aveva proposto un tempo diverso da assegnare ai partiti a seconda della loro importanza. Pertanto, senatore Sacchetti, in fatto di imparzialità siamo abbastanza tranquilli. Aggiungo anzi che siamo stati molto generosi e che, a differenza di quello che avviene in altri Paesi dove non c'è bisogno di esposizione di programmi di partiti alla televisione, l'Italia ha saputo dare un'ulteriore dimostrazione di democraticità. (*Approvazioni dal centro*).

A sfatare però certe leggende è bene che si sappia che l'avocazione in esclusiva di tali servizi allo Stato è stata pienamente riconosciuta dalla Corte costituzionale, con la sentenza n. 59 del 13 luglio 1960.

Si legge in tale sentenza: «In ordine all'oggetto della recente decisione è da porre in chiaro, prima di ogni altra cosa, che le sole disposizioni legislative delle quali bisogna esaminare la legittimità costituzionale

sono quelle dell'articolo 1 e dell'articolo 168, n. 5, del Codice postale.

« Osserva la Corte che, data la attuale limitatezza di fatto dei "canali" utilizzabili, la televisione a mezzo di onde radioelettriche si caratterizza indubbiamente come una attività predestinata, in regime di libera iniziativa, quanto meno all'oligopolio: oligopolio totale ed oligopolio locale, a seconda che i servizi vengano realizzati su scala nazionale o su scala locale. Collocandosi così tra le categorie di "imprese" che si riferiscono a situazioni di monopolio nel senso in cui ne parla l'articolo 43 della Costituzione, perciò solo essa rientra tra quelle che, sempre che non vi ostino altri precetti costituzionali, lo articolo stesso consente di sottrarre alla libera iniziativa. Nè appare arbitrario che il legislatore ravvisi nella diffusione radiotelevisiva i caratteri di attività "di preminente interesse generale" richiesti dall'articolo 43 perchè ne sia consentita la sottrazione alla libera iniziativa.

« È fuori discussione, infatti, l'altissima importanza che, nell'attuale fase della nostra civiltà, gli interessi che la televisione tende a soddisfare (informazione, cultura, svago) assumono — e su vastissima scala — non solo per i singoli componenti del corpo sociale, ma anche per questo nella sua unità.

Siccome poi, a causa della limitatezza dei "canali" utilizzabili, i servizi radiotelevisivi, se non fossero riservati allo Stato, o a un ente statale *ad hoc*, cadrebbero naturalmente nella disponibilità di uno o di pochi soggetti, prevedibilmente mossi da interessi particolari, non può considerarsi arbitrario neanche il riconoscimento della esistenza di ragioni di "utilità generale" idonee a giustificare, ai sensi dell'articolo 43, l'avocazione, in esclusiva, dei servizi allo Stato, dato che questo, istituzionalmente, è in grado di esercitarli in più favorevoli condizioni di obiettività, di imparzialità, di completezza e di continuità in tutto il territorio nazionale.

« Ritiene pertanto la Corte che la riserva allo Stato dei servizi di radiotelevisione e la conseguente possibilità di affidamento di essi in concessione non contrastino col sistema degli articoli 41 e 43 della Costituzione ».

Non può quindi essere discusso, allo stato delle cose, il diritto dello Stato ad esercitare, in esclusiva, la R.A.I.-TV, e si appalesano quindi giuridicamente inconsistenti tutte le accuse fatte allo Stato di un uso arbitrario e parziale di tali strumenti di diffusione.

Si potrebbe osservare che c'è da dire sulle condizioni di obiettività, di imparzialità e di completezza. Ma il Senato sa che ben due sono le Commissioni che la legge ha istituito a tale scopo: quella parlamentare di cui è Presidente il collega onorevole Iannuzzi e quella che ha sede presso il Ministero per l'esame dei programmi culturali, musicali e artistici, presieduta da un insigne uomo di lettere quale Bonaventura Tecchi.

Chiunque, quindi, può far conoscere a tali Commissioni il proprio punto di vista, il proprio dissenso o il proprio assenso.

Aggiungo che, pochi giorni dopo la mia nomina a responsabile politico del Ministero, creai presso il Ministero stesso una Segreteria permanente con l'incarico di raccogliere tutto il materiale di critica proveniente dalle più disparate parti dell'opinione pubblica o dai diversi organi di stampa per trasmetterlo poi alla Commissione per il suo esame. Il senatore Sacchetti tuttavia non è soddisfatto.

L'illustre relatore ci suggerisce — e a lui fa eco il senatore Solari — che il materiale raccolto ed elaborato sia trasmesso anche alla Commissione parlamentare per quanto concerne la sua competenza. Aderendo a tale richiesta, assicuro il Senato che darò disposizioni in tal senso.

Con ciò non mi illudo di avere tolto di mezzo ogni ragione di critica o di dissenso.

Non è infatti agevole soddisfare le esigenze, i gusti, le tendenze della molteplicità degli utenti; mi sembra però che si possa dare atto alla R.A.I. dello sforzo continuo per un miglioramento qualitativo dei programmi, sforzo che si sta già trasformando in concreta realizzazione attraverso l'approntamento del secondo canale televisivo che, a termini di convenzione, dovrà entrare in funzione non oltre il 31 dicembre 1962.

Su tale secondo canale si avranno programmi differenziati, e rivolti sostanzialmente ad un pubblico almeno di media formazione culturale, come già avviene per la radio, dove

anzi dall'inizio del corrente anno è stato accentuato il carattere informativo del programma nazionale, il genere leggero del secondo programma e l'impegno culturale per il terzo.

Sono però da considerarsi favorevolmente i programmi a scopo didattico, quali il « Telescuola », per il suo aspetto culturale, informativo ed anche ricreativo, che concorre indubbiamente alla formazione dei giovani e le trasmissioni televisive per analfabeti, che avranno inizio nel prossimo novembre.

L'adesione della R.A.I. all'organismo « Eurovisione » ha permesso e permette che avvenimenti di rilievo all'estero siano trasmessi al pubblico italiano e viceversa, e ciò avviene con sempre maggiore frequenza.

Sono stati previsti miglioramenti e ampliamenti nel settore delle trasmissioni stereofoniche e della filodiffusione, allo scopo di garantire un servizio sempre più efficiente.

Con l'inizio, infatti, del prossimo anno, la filodiffusione (oggi limitata a Roma, Torino, Milano e Napoli) sarà estesa a Trieste, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Palermo e Cagliari.

Per l'eliminazione delle cosiddette « zone di ombra » nelle quali vi sono difficoltà di varia natura, specie orografica, per la ricezione televisiva, è in corso di realizzazione un piano approvato dal Ministero, che prevede la costruzione di altri 201 ripetitori, scelti tenendo conto della consistenza demografica dei centri da servire.

Tutto quanto ho esposto costituisce motivo di speranza per prospettive future di validi miglioramenti di servizi, ma devo ancora dire una parola per quanto specificatamente concerne le critiche mosse al bilancio, ieri, dagli onorevoli Solari e Sacchetti, che tuttavia ringrazio per le osservazioni fatte e che comunque testimoniano dell'interesse che i problemi postelegrafonici sollevano.

Devo dire al senatore Solari che il riordinamento tecnico dei bilanci delle Aziende del Dicastero così come è stato formulato, è dovuto al suggerimento di una Commissione ad alto livello, presieduta da un Consigliere di Stato e composta da esperti non solo della Ragioneria generale dello Stato e del Mini-

stero delle Poste e delle telecomunicazioni ma anche da noti esperti della produttività ed universitari.

Soggiungo, però, che la specifica osservazione relativa all'inserimento nel settore degli investimenti delle spese relative ai « Rinnovati » trova spiegazione tecnica e logica nel fatto che i bilanci delle Aziende autonome non possono prescindere, per legge, dalle norme generali che regolano la contabilità generale dello Stato, e ciò per ovvie ragioni di coordinamento al vertice. Relativamente, poi, alla esigenza di un piano coordinato e di insieme di tutte le occorrenze, con previsione dei modi, tempi e mezzi di attuazione, il senatore Solari mi deve dare atto che già nel mio discorso alla Camera, che qui riconfermo, ho annunciato di aver disposto la elaborazione urgente di un tale piano (senza nessuna paura di usare tale parola), sia pure per ora limitatamente ai modi e ai tempi di attuazione, per poter così successivamente affrontare con cognizione di causa il problema dei finanziamenti, piano che in via generale ritengo di avere esposto.

Del resto piani ne sono stati spesso predisposti, ma in relazione alle più urgenti necessità e soprattutto in relazione alle concrete possibilità di finanziamento.

Anche per la questione relativa alle vacanze di posti ho già innanzi precisato e chiarito i limiti e i termini attuali della questione, per cui mi limito ora solo a ripetere che non si possono bandire concorsi se prima non si rendono vacanti i posti, inconveniente che è stato già ridotto, e sarà decisamente ancor più ridotto, con i concorsi in atto e in via di rapido completamento.

Il voto contrario del partito socialista italiano a questo bilancio era scontato, ma ciò non toglie che io lo inviti ad avere un pò di fiducia nella nostra volontà di fare quanto è possibile, perchè in uno Stato di diritto, quale noi intendiamo e vogliamo, anche il Ministero delle Poste e telecomunicazioni sia, in relazione ai propri mezzi, all'avanguardia di ogni umano progresso. Per questo, onorevole Solari, per togliere di mezzo un motivo di critica spesso ricorrente, io ho creato una Segreteria per la raccolta e il vaglio delle critiche in materia di Radio e TV.

La segreteria da me istituita, presso il Ministero, onorevole Solarì, e non presso il Gabinetto, trasmetterà, come del resto ho detto all'onorevole Corbellini, il materiale da essa raccolto e i risultati del proprio lavoro anche alla Commissione Parlamentare di Vigilanza.

Se poi la Commissione parlamentare intendesse costituirsi anch'essa una segreteria permanente, non sarò certo io ad oppormi.

I senatori Sacchetti e Solari hanno esposto alcune idee circa la riforma di struttura dei servizi.

Non ripeterò qui quanto in ordine a tale riforma ho detto alla Camera. Comunque quando lo studio sarà completo, prima di avviarlo a realizzazione attraverso il necessario *iter*, sarà esaminata in sede competente la opportunità o meno di ricorrere alla « delega »; e mi farò un dovere di portare tutto il piano davanti alla Commissione competente.

Per il richiesto decentramento ripeto e confermo che la riforma dovrà realizzare lo ampliamento, allo scopo sia di snellire i servizi che di dare ai dirigenti periferici le responsabilità e i poteri connessi proprio al compito di dirigente, perchè, a mio avviso, servizi di natura industriale come quelli postelegrafonici non possono essere espletati che con la possibilità di pronte decisioni e soluzioni *in loco*.

E soggiungo che in attesa della riforma già mi propongo di provvedere a realizzare una estensione del decentramento già in atto — s'intende, nei limiti delle possibilità che consentono le disposizioni attuali — proprio perchè convinto delle necessità cui ho fatto cenno.

E per quanto riflette l'altra osservazione del senatore Sacchetti, e cioè che la riforma dovrebbe anche eliminare una attuale duplicità di metodi tecnici che differenzerebbe i servizi in gestione diretta da quelli gestiti dalle concessionarie, voglio far notare che il piano regolatore telegrafico — valido per i servizi telefonici comunque gestiti — è inteso proprio a coordinare e unificare i metodi, prevedendo appunto quella unificazione di codici, segnali ed impianti che il senatore Sacchetti auspica.

I senatori Sacchetti e Solari hanno poi ripreso il tema della gestione telefonica insistendo sulla opportunità, secondo il loro punto di vista, di una gestione unica statale e quindi con esclusione del capitale privato.

Come già dissi alla Camera, il problema è stato solo da poco tempo esaminato e risolto dal Parlamento nel senso tuttora in atto, per cui la brevità del tempo trascorso è tale, a mio avviso, da non consentire ancora illazioni che possano spingere e consigliare ora una ulteriore ed urgente riforma.

Se poi il senatore Solari intende riferirsi non allo specifico problema della gestione telefonica, bensì al problema della riforma di struttura del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, allorchè parla di un ente unico distinto dall'Azienda delle poste e telecomunicazioni, dall'Azienda statale servizi telegrafici e dalle Concessionarie, allora è ovvio che tale problema sarà e dovrà essere esaminato dalla Commissione che, come ho detto e ripetuto, ho costituito in questi giorni col concorso anche di parlamentari.

Comunque posso assicurare che tutte le osservazioni pervenutemi e che mi potranno pervenire saranno incluse nella documentazione che il mio Ministero metterà a disposizione di detta Commissione.

Mi riferisco ora agli accenni fatti dal senatore Sacchetti in ordine al trattamento economico del personale e potrei limitarmi a dire che esso è quello stabilito dalla legge per tutti i dipendenti statali, salvo alcune differenziazioni migliorative in considerazione della particolare natura dei servizi svolti.

Ma ciò non basta; potrei documentare che, proprio in conseguenza della natura dei servizi svolti, alcune categorie di dipendenti addetti a compiti operativi speciali nel settore della corrispondenza, contrariamente a quanto si ritiene, percepiscono mensilmente retribuzioni globali che superano le lire 100.000, quando si fa lo straordinario. E vorrei aggiungere che ciò non riflette casi rari ma abbastanza frequenti, e di cui in un tempo prossimo bisognerà occuparsi.

Per il miglioramento delle competenze accessorie a tutto il personale si sta facendo quanto possibile per migliorare il trattamento

relativo, e, come è stato già detto, confermo che presenterò entro il corrente mese il disegno di legge al Consiglio dei Ministri per l'esame.

Circa il problema degli alloggi al personale, ho parlato di ricerca del necessario finanziamento in quanto il bilancio in esame non è stato predisposto da me e, quindi, è mio compito ora svolgere ogni attività per reperire i fondi occorrenti alla realizzazione del relativo piano.

Il senatore Sacchetti rileva la sperequazione fra il trattamento che fa, nei riguardi dei fitti, l'Istituto postelegrafonici e quello usato dall'Amministrazione postelegrafonica. Ma la ragione è evidente! Bisogna, onorevole Sacchetti, ubbidire alla legge.

Difatti l'Istituto non può investire le riserve matematiche, cioè la copertura delle pensioni degli iscritti, ad un tasso che non sia remunerativo. E comunque gli inquilini delle case dell'Istituto sono sempre dei privilegiati rispetto ai ben più numerosi colleghi costretti a pagare i fitti del mercato libero.

Non so perchè, e me ne dispiace, i senatori Solari e Sacchetti, riportando sul tappeto la questione del tasso di interesse per i risparmi postali, accusano il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di avere svolto una politica intesa ad impedire alla Cassa depositi e prestiti di venire incontro alle richieste degli enti locali per finanziamenti utili alle necessarie opere pubbliche. È una critica assurda e ingiusta. (*Interruzione del senatore Sacchetti*). Ne prendo atto.

I senatori Solari e Sacchetti devono sapere che il mio Ministero gestisce il servizio risparmi puramente e semplicemente per conto della Cassa depositi e prestiti, senza alcuna interferenza sulle linee di politica economica che stanno a base di tale attività e quindi esso non può nè favorire nè ostacolare di propria iniziativa l'afflusso di risparmi alla Cassa, favorendo gli istituti di credito privati.

Comunque l'andamento del servizio è in netta ripresa, il che sta a dimostrare che ormai il tasso di interesse attuale non ha riflessi negativi su tale andamento.

Infatti, nel luglio il risparmio postale in Italia è aumentato di 6 miliardi 963 milioni rispetto al mese precedente e, al 31 luglio, aveva raggiunto la cifra di 1929 miliardi e 541 milioni. In confronto al 31 luglio 1959, dunque, il risparmio risulta aumentato di 181 miliardi 541 milioni di lire.

SACCHETTI. Si informi di quanto è aumentato per le Casse di risparmio!

SPALLINO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io parlo del settore che mi interessa e constato con piacere questo incremento, e facendo questo intendo informarne il Senato ed elogiare il personale che ha contribuito a questo aumento notevolissimo. Sarà certamente una congiuntura di carattere generale, ma bisogna dare atto onestamente di questo incremento notevole.

E per chiudere in ordine agli interventi dei colleghi senatori, dirò ora al senatore Cadorna che prendo atto con rincrescimento di quanto ha così garbatamente riferito circa la costruzione degli edifici postelegrafonici ad Intra e Pallanza. Ma devo rettificare la sua affermazione, senatore Cadorna, che cioè ella mi avrebbe direttamente interessato, come disse ieri, al problema: la realtà è — e lei lo sa — che mi ha scritto solo una lettera due giorni fa. Non è dato all'uomo fare miracoli, ma assicuro l'onorevole Cadorna che concordo pienamente in merito alla indispensabilità che, in località di tale importanza turistica, sia provveduto alla funzionalità e al decoro degli edifici postali; lo assicuro che accelererò al massimo la soluzione dei problemi da lui prospettati e intanto lo informo che, considerato che le costruzioni comporteranno in ogni caso del tempo, ho già disposto che oggi stesso si rechi un tecnico nelle località indicate per procedere subito agli indispensabili lavori onde rendere almeno decorosi e puliti gli attuali locali.

Signori, ho finito. Ma non stimerei d'aver adempiuto tutto intero il mio compito se non ripetessi qui il mio vivo ringraziamento e il mio elogio a tutto il personale postelegrafonico che della complessa macchina tecnica ed organizzativa è il valido motore.

A tutti ed in specie ai miei bravi collaboratori onorevoli Antoniozzi e Gaspari, ai dirigenti, dai più alti ai più modesti, compresi gli impiegati degli uffici cittadini e delle campagne, il mio vivo apprezzamento per la opera che svolgono con tanti sacrifici e fra tante incomprensioni al servizio del Paese.

Signor Presidente, onorevoli senatori, il consenso che vi chiedo per i concetti e i propositi espressi costituisce prezioso incentivo a tradurre in concreta realtà la fiduciosa speranza di fare del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni lo strumento più idoneo, per un suo adeguato inserimento nel processo della tecnica moderna, della civiltà odierna e della meravigliosa scienza che ogni giorno più ci stupisce, mentre l'approvazione del bilancio che pure vi chiedo non è che la manifestazione concreta da parte vostra del potere di cui il Paese vi ha dotato. (*Vivi applausi dal centro. Molte congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** Passiamo all'esame dell'ordine del giorno del senatore Barbaro. Invito il Governo ad esprimere il suo avviso su tale ordine del giorno.

**S P A L L I N O ,** *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Credo che l'onorevole Barbaro possa ritenersi soddisfatto di quanto ho già detto. Comunque l'assicuro di nuovo che provvederò.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo allora all'esame dei capitoli del bilancio delle Poste e delle telecomunicazioni, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

*(Senza discussione sono approvati i capitoli dello stato di previsione, con i relativi riassunti per titoli e per categorie.*

*Parimenti senza discussione sono approvati i capitoli degli annessi stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, con i relativi riassunti.*

*Senza discussione sono quindi approvati i capitoli degli annessi stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, con i relativi riassunti e con l'annesso elenco n. 1).*

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

**R U S S O ,** *Segretario:*

**Art. 1.**

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

**Art. 2.**

L'Amministrazione delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961, ai termini del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, numero 597, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

*(È approvato).*

**Art. 3.**

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 2).

*(È approvato).*

**Art. 4.**

I capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, per l'esercizio finanziario 1960-61, a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di inscrivere somme con de-

creti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annessi al bilancio dell'Azienda medesima.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Per la discussione del disegno di legge n. 535**

P A L E R M O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A L E R M O . Signor Presidente, alcuni giorni fa pregammo la Presidenza di voler fare esaminare con una certa urgenza il disegno di legge per l'aumento delle pensioni ai mutilati e invalidi di guerra. Abbiamo appreso che la Commissione finanze e tesoro ha esaminato il disegno di legge ed ha dato incarico all'onorevole Oliva di presentare la relazione nella prima settimana dopo la riapertura del Senato.

Io vorrei pregare la Presidenza, prendendo atto della decisione della Commissione finanze e tesoro, di voler iscrivere il detto disegno di legge all'ordine del giorno dei nostri lavori per la fine della prima settimana dopo la riapertura.

A N G E L I L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I L L I . La Commissione finanze e tesoro ha preso in esame il disegno di legge relativo all'adeguamento delle pensioni dei mutilati di guerra, di iniziativa parlamentare, ed anche il disegno di legge governativo. È stato dato incarico al relatore di coordinare i due disegni di legge. Mi associo alla richiesta del collega Palermo, perchè alla ripresa dei lavori il disegno di legge sia portato in Aula.

B A R B A R O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R B A R O . Mi associo alla richiesta degli onorevoli colleghi, perchè sia finalmente posta all'ordine del giorno la discussione di questo disegno di legge per il quale è la sesta volta che chiediamo un esame rapido!

P R E S I D E N T E . Non appena sarà stata presentata la relazione del senatore Oliva, la presidenza non mancherà di tener conto della richiesta dei senatori Palermo, Angelilli e Barbaro.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 17 con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 13,40).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari