

CDLXXIII. SEDUTA**MERCOLEDÌ 12 LUGLIO 1950****(Seduta pomeridiana)****Presidenza del Vice Presidente ZOLI****INDICE****Disegni di legge:**

(Deferimento a Commissioni permanenti) *Pag.* 18393
 (Trasmissione) 18420

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1108)
(Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):

FOGACCIA, *relatore* 18394
 SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni* 18394, 18419
 BISORI 18419
 MOLÈ Salvatore 18419
 RIZZO Giambattista 18419
 MACRELLI 18419
 BORROMEO 18419
 TAFURI 18420

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) *(Approvato dalla Camera dei deputati)* (Discussione):

MACRELLI 18421
 CONCI 18427
 DE GASPERIS 18429
 CASO 18432

Interrogazioni (Annunzio) 18437

Registrazioni con riserva 18394

La seduta è aperta alle ore 16,30.

CERMENATI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Deferimento di disegni di legge
 a Commissioni permanenti.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) i disegni di legge: « Facoltà di provvedere al pagamento delle retribuzioni ad alcune categorie di personale non di ruolo delle Amministrazioni dello Stato a mezzo di ordini di accreditamento » (1157) e: « Approvazione della convenzione in data 29 dicembre 1949, n. 255 di repertorio, stipulata tra il Demanio dello Stato e la Società esercizio Terme demaniali di Roncegno » (1159);

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) il disegno di legge: « Modificazioni alla legge 24 luglio 1942, n. 1023, che costituisce un fondo per l'assegnazione di borse di pratica commerciale all'estero » (1158).

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuto dalla Corte dei conti l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella seconda quindicina di giugno.

Sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1108) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Focaccia.

FOCACCIA, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di tutto debbo ringraziare tutti gli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione di questo bilancio per le immeritate lodi tributate alla relazione; ciò dimostra, se pur fosse necessario, che tutti i senatori sanno leggere i bilanci checchè se ne dica in alcuni ambienti e in alcuni settori.

Mi scuseranno poi i senatori intervenuti, onorevoli Gavina, Rizzo, Zotta, Lavia e Borromeo nonchè i presentatori degli ordini del giorno, onorevoli Bisori, Macrelli, Molè e Tafuri, se non rispondo loro partitamente, sia per guadagnare tempo, sia perchè alcuni argomenti non riguardano il contenuto della relazione.

Mi incombe l'obbligo, intanto, di chiarire alcuni punti della relazione, nonchè di apportare alcune correzioni, che sono del resto già state oggetto di un *errata-corrige* allegato alla relazione stessa:

a) l'avanzo di gestione dell'azienda telefonica di Stato di 3.437 milioni non deve considerarsi come un utile netto del tipo industriale, sibbene quello relativo ad un bilancio di

esercizio, ossia senza tener conto, come è noto, di ammortamenti, interessi, imposte, ecc. Sarebbe desiderabile che anche le aziende di Stato fossero modellate su quelle di tipo industriale, ed auguriamoci che a forza di insistere si giunga allo scopo;

b) per un errore materiale bisognerà correggere i valori dei canoni delle concessionarie nel modo seguente: Stipel, 5 per cento; Teti, 4,5 per cento; Telve, Timo, Set, 4 per cento;

c) per evitare equivoci, nella nuova organizzazione tecnica, proposta nella relazione, occorre chiarire che « le zone nazionali » non debbono confondersi con « le regioni ». Le zone nazionali telefoniche debbono essere determinate con criteri puramente tecnici nel piano generale regolatore del sistema telefonico nazionale, indipendentemente da considerazioni geografiche o politiche. Sottolineare questo concetto è importante, specialmente per il fatto che le « regioni » non possono neanche lontanamente sperare in un'autonomia telefonica dovendo la rete telecnica rimanere sotto il controllo unitario dello Stato;

d) a pagina 10 della relazione si parla di « riscatto » e di « revoca » delle concessioni, in maniera da poter generare qualche equivoco. È necessario, quindi, chiarire che per « riscatto » deve intendersi l'operazione che può fare lo Stato, allo scadere delle concessioni, rilevando tutti gli impianti e i servizi delle concessionarie, pagandone l'importo in seguito a valutazione stimata. La « revoca », invece, viene eventualmente messa in atto dallo Stato, nel caso di gravi inadempienze del concessionario, in qualunque momento e può riguardare tutto o parte del servizio dato in concessione;

e) per quanto attiene al valore attuale di stima degli impianti, si osserva che, per un errore materiale, si è parlato di 160 miliardi, quale valore stimato complessivo di tutta la rete telefonica italiana di proprietà delle cinque concessionarie.

Per l'esattezza affermiamo che detto valore è di poco inferiore ai 200 miliardi, come fu già dichiarato da chi vi parla in un intervento del 5 ottobre 1948. In linea di larga massima e con scarti che possono discostarsi dal valore più probabile anche del 10 per cento, i valori at-

tuali di stima degli impianti delle concessionarie, possono ritenersi i seguenti: Stipel, 72 miliardi; Teti, 53 miliardi; Timo, 24 miliardi; Set, 24 miliardi; Telve, 19 miliardi; per un totale di 192 miliardi, a cui, aggiunto il valore attuale della rete dell'Azienda telefonica di Stato, ammontante a circa 46 miliardi, si raggiunge la cifra di 238 miliardi da attribuire come valore attuale, a tutti gli impianti teleceni nazionali. A tutti i fini, è bene ripetere che una valutazione analitica più accurata potrebbe portare a valori più prossimi al vero, nei limiti massimi dello scarto percentuale ammesso del 10 per cento, avendo qui voluto darne solamente l'ordine di grandezza.

Passiamo ora al grosso problema della scadenza delle concessioni telefoniche di cui si è principalmente occupato il collega Gavina. Che cosa si dovrà fare quando, nel 1955, lo Stato avrà la facoltà di riscattare gli impianti? Come già è stato accennato nella relazione, tre sono le ipotesi che potrebbero essere prese in considerazione: 1) conservare l'attuale regime delle concessioni per un congruo numero di anni mediante proroga condizionata a determinati e precisi obblighi di ampliamento e trasformazione degli impianti; 2) riscattare tutti gli impianti delle concessionarie, provvedendo direttamente lo Stato all'esercizio; 3) costituire un ente telefonico unico con capitale misto statale e privato, con maggioranza nelle mani dello Stato, per l'impianto e l'esercizio di tutta la rete telecena nazionale sia urbana che interurbana.

La 7^a Commissione non ha ritenuto opportuno, in questa sede, pronunciarsi prima di avere sottomano le conclusioni della Commissione ministeriale, appositamente nominata, mentre si è fermata a segnalare la necessità assoluta di un potenziamento radicale degli impianti sia urbani che interurbani secondo vedute moderne, indispensabili per effettuare degnamente il traffico nazionale e internazionale e per giungere a risolvere il problema della teleselezione; per questa ragione, la Commissione sarebbe stata, secondo il collega Gavina, assalita da un atroce dubbio amletico. Niente di tutto questo: la Commissione non ha voluto ad arte pronunciarsi sul problema, prima, perchè non aveva a disposizione tutti gli elementi

necessari e poi, perchè non era quella la sede opportuna. Ritengo, tuttavia, se mi è consentito, non come relatore, ma a titolo strettamente personale, fare a questo punto una considerazione che a me sembra perfettamente logica. Nel programma stesso di potenziamento degli impianti e del personale, prospettato nella relazione, si trova implicitamente la soluzione transitoria del problema. Come mai questo? Deve pensarsi, invece, che per condurre a termine detto programma occorrerà un periodo di anni notevolmente lungo, certamente superiore a quello che ci separa dalla scadenza delle concessioni. Ne consegue che, per non intralciare lo sviluppo del delicato e complesso lavoro di miglioramento e trasformazione, sia da parte dello Stato sia da parte delle concessionarie, e per attendere la lunga e lenta formazione dei tecnici specializzati e dei competenti in ogni ramo, si ravvisa, secondo me, senz'altro, la necessità di addivenire ad una proroga delle concessioni per un congruo periodo di anni. Durante questo periodo transitorio, ed anzi molto prima dello scadere della proroga, lo Stato dovrà definire il suo atteggiamento adottando una qualunque delle soluzioni indicate in precedenza, non esclusa naturalmente quella prospettata dal collega Gavina.

Ed ora accenniamo al potenziamento. Quei colleghi che hanno dato un'occhiata agli allegati e alle tabelle della relazione non possono certamente asserire che, in questo travagliato dopoguerra, non si sia fatto nulla per migliorare gli impianti di telecomunicazioni dopo aver ricostruito quelli distrutti. Ricordo soltanto che, come risulta dalla relazione, l'Azienda telefonica di Stato ha speso la somma di circa dieci miliardi e le concessionarie quella di 35 miliardi circa. Col fondo già stanziato di 25 miliardi si fa un ulteriore grande passo avanti nel potenziamento della rete telefonica di Stato. Ma non basta: bisognerà procedere oltre cercando di ottenere l'ulteriore stanziamento di 33 miliardi occorrenti per completare tutta la rete interurbana, creando cioè quel sistema di autostrade telecniche indispensabili per arrivare alla teleselezione nazionale e per inserirsi vantaggiosamente nel traffico internazionale, così come è stato recentemente stabilito nella riunione

di Algeri del Comitato consultivo telefonico internazionale.

La nuova grande rete nazionale, con le sue propaggini verso la Francia, la Svizzera, la Jugoslavia, la Grecia, l'Africa del nord, potrà assicurare un ottimo servizio di telecomunicazioni con e fra l'Europa, l'Africa del nord e il Medio Oriente. È facile immaginare quali saranno i vantaggi, specialmente economici, che si trarranno da questo necessario e radicale potenziamento.

Naturalmente, durante questo periodo, anche le Società concessionarie saranno tenute a trasformare e potenziare i propri impianti secondo i criteri del piano regolatore generale.

Qui si inserisce la risposta alla domanda avanzata dal collega Borromeo: i collegamenti interurbani saranno realizzati mediante cavi coassiali o ponti radio? Il Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni ha già deciso che, per il primo blocco di lavoro dei 25 miliardi, sarà impiegato il sistema dei cavi coassiali, salvo un probabile ponte radio Roma Pescara, attraverso l'Appennino centrale per un percorso di circa 200 chilometri.

Le ragioni addotte in un ordine del giorno presentato al Ministro sono certamente valide; tuttavia dobbiamo essere molto cauti, nel prossimo futuro, circa la scelta. La letteratura tecnica e le notizie attinte direttamente all'estero, ci fanno seriamente meditare su questo argomento. È noto, invero, che negli Stati Uniti esiste in funzione da due anni e mezzo in via sperimentale, per la trasmissione di due programmi televisivi su un percorso di 350 chilometri, un grande ponte radio tra New York e Boston; in Francia è in costruzione avanzata il ponte radio Parigi-Lilla per un percorso di circa duecento chilometri; e negli Stati Uniti è pure in costruzione il colossale e modernissimo ponte radio New York-San Francisco, attraversante tutta l'America da est verso ovest su un percorso di quattromila chilometri, sufficiente a trasmettere sei programmi televisivi contemporanei, oppure 2.400 conversazioni telefoniche contemporanee, per una spesa complessiva di circa 25 miliardi di lire.

Ritengo, tuttavia, che il Consiglio superiore tecnico abbia agito saggiamente non prendendo subito in considerazione questa nuova tec-

nica che, per essere troppo giovane, è dalla maggioranza ritenuta ancora confinata nel campo sperimentale; ma non possiamo dimenticare la sua esistenza, e quindi è necessario sperimentare e approfondire le nostre conoscenze. Si installi, quindi, appena possibile, il ponte radio Roma-Pescara, e si invii nei Paesi più progrediti nel campo (specialmente in Francia, Inghilterra, Stati Uniti) una commissione di esperti indipendenti, che, in poco tempo (al massimo sei mesi), possa impadronirsi di questa nuova tecnica.

Ciò ha importanza, specie quando in Italia si sarà sviluppato un regolare servizio di televisione.

Si pensi, invero, a quello che sta succedendo negli Stati Uniti: se le notizie sono esatte, in quel Paese sono state concesse 300 licenze per l'esercizio di stazioni televisive, di cui un centinaio sono già in funzione. Fantastica è poi la progressione degli apparecchi televisivi venduti, come risulta dai dati seguenti: nel 1947 apparecchi venduti 210 per 60 miliardi di lire; nel 1948 apparecchi 1.050 per 230 miliardi di lire; nel 1949 apparecchi 2.700 per 530 miliardi di lire; infine nel 1950 si prevede una vendita di 5.000 apparecchi per 900 miliardi di lire.

Non c'è dubbio che anche in Italia, come in tutti i Paesi del mondo, sarà inevitabile lo sviluppo della televisione in proporzione, naturalmente, alle possibilità economiche; e se si tiene conto del sicuro incremento delle telecomunicazioni ordinarie, si comprende come, insieme ai cavi coassiali, i ponti radio avranno il loro naturale impiego.

Diciamo, infine, qualche parola sull'organizzazione dei servizi. È indispensabile ed urgente arrivare alla istituzione delle due Aziende autonome di cui si è ampiamente parlato nella relazione, con propri e idonei Consigli di amministrazione; come pure è indispensabile il potenziamento dell'Istituto superiore delle telecomunicazioni, sotto il controllo amministrativo di un ristretto Consiglio di amministrazione e quello tecnico-scientifico del Consiglio superiore tecnico.

Insista, quindi, onorevole Ministro, perché finalmente quel disegno di legge presentato fin dal 2 febbraio 1949 e giacente presso il Mini-

stero del tesoro per l'esame della Ragioneria generale dello Stato, venga con assoluta urgenza esaminato dal Consiglio dei Ministri e successivamente presentato al Parlamento.

Questo tipo di organizzazione in aziende autonome, invocato alla unanimità recentemente in questa Assemblea, porterà il Ministero delle poste e telecomunicazioni verso la sua definitiva sistemazione. Quello che fu il Ministero cenerentola, il Ministero dei timbri e della ceralecca, ma che ora controlla i servizi più complessi dal punto di vista tecnico-scientifico, servirà allora da modello per le altre Amministrazioni dello Stato. (*Applausi e congratulazioni*).

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

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, tutti gli oratori che ieri sono intervenuti nella discussione di questo bilancio hanno avuto parole di alto elogio per il relatore, il senatore Focaccia. Io non solo voglio associarmi a questo elogio, ma devo anche ringraziare il senatore Focaccia per la sua relazione veramente pregevole e che ha richiesto tempo, ricerche e studi certamente considerevoli.

L'importanza della relazione sta a dimostrare, a mio parere, che finalmente i servizi e l'attività di questa Amministrazione cominciano ad avere una considerazione pari all'importanza economico-sociale che essi effettivamente hanno e che non sempre appare ad un osservatore superficiale.

Sono infatti i servizi pubblici più diffusi, che importano un immediato e quotidiano contatto con tutta la popolazione, attraverso migliaia di modesti lavoratori addetti a circa dodicimila uffici disseminati in tutti i centri della Repubblica, dai più grandi ai più piccoli.

Anche a nome di questi lavoratori ringrazio l'onorevole Focaccia e ringrazio pure quegli onorevoli senatori che sono intervenuti nella discussione, interessandosi in modo costruttivo per la soluzione dei complessi e gravi problemi di questa Amministrazione.

Nella relazione che ho l'onore di esporvi mi occuperò (come del resto ha fatto pure il vostro illustre relatore) anche di un programma di lavori di immediata attuazione e che tra-

scende i limiti della ordinaria amministrazione, iniziandosi con esso un'opera decisiva e veramente ardita di ammodernamento e potenziamento dei nostri servizi postelegrafonici, in conformità alle autorevoli sollecitazioni del Parlamento.

Questo programma, che illustrerò con alcuni dati interessanti, e la stessa impostazione del bilancio per il 1950-51 sono i risultati del lavoro cui si sono dedicati i miei predecessori dalla liberazione in poi, quando, ricostituito il Ministero che molto inopportuno era stato soppresso dal passato regime, cominciarono, con i pochi mezzi messi a disposizione dal Tesoro, l'urgente e complessa opera di riorganizzazione del Ministero, di ricostruzione dopo gli immensi danni bellici, e di aggiornamento tecnico e funzionale dei vari servizi al centro e alla periferia.

A tal riguardo va ricordata soprattutto e in modo particolare l'opera del mio immediato predecessore, onorevole Jervolino, al quale rivolgo perciò il mio grato saluto.

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1950-1951, che prevede un'entrata di 52 miliardi e 737 milioni e una spesa di 58 miliardi e 590 milioni, rappresenta un ulteriore, sensibile passo in avanti sulla via del risanamento della finanza statale, presentando esso un'ulteriore riduzione del disavanzo di un miliardo e 25 milioni.

Così in appena tre anni, da un disavanzo previsto in 20 miliardi per l'esercizio 1947-48, si è già pervenuti alla possibilità di prevedere un disavanzo di soli cinque miliardi e 853 milioni per il prossimo esercizio. Quando a ciò si aggiunga il considerevole avanzo dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, previsto in tre miliardi e 437 milioni, in realtà il disavanzo dell'Amministrazione postelegrafonica si riduce a poco più di due miliardi.

Se poi si tiene presente che questa Amministrazione esegue delle prestazioni gratuite, sotto forma di franchigie, a tutte le amministrazioni statali per circa nove miliardi all'anno, appare evidente che l'Amministrazione postelegrafonica è già economicamente attiva con un avanzo di circa sette miliardi.

La situazione migliorerebbe ulteriormente e sensibilmente se si potessero risolvere presto

almeno alcune delle questioni alle quali l'onorevole relatore ha accennato e specialmente:

a) adeguamento dei rimborsi da parte della Cassa depositi e prestiti delle spese per la raccolta del risparmio, nonché dei rimborsi da parte dell'Istituto nazionale di previdenza sociale delle spese sostenute dall'Amministrazione postale per le numerose operazioni fatte per conto di esso;

b) soppressione totale o almeno parziale delle franchigie;

c) assistenza autonoma (a mezzo degli Istituti dipendenti dell'Amministrazione postale) del proprio personale con sganciamento dall'Istituto nazionale di previdenza sociale;

d) esonero dall'obbligo di rivolgersi al Provveditorato generale dello Stato per le forniture e i servizi ad esso affidati per legge, trattandosi di un'azienda autonoma a carattere prevalentemente tecnico e industriale.

Tutti questi problemi formano da tempo oggetto di particolare attenzione da parte del mio Ministero, ma la soluzione di essi, evidentemente, non dipende solo da quest'ultimo. Ad ogni modo, poichè trattasi di impostazioni esatte e di richieste giuste, seguirò ad insistere finchè sarà necessario.

I senatori Tafuri e Borromeo hanno presentato apposito ordine del giorno per il problema della franchigia. So che le richieste fatte dai miei predecessori al Tesoro a questo riguardo non ebbero esito formale. A seguito di questo voto del Senato, insisterò presso il Ministero del tesoro per ridurre, se non sarà possibile eliminare del tutto, il numero degli Enti che attualmente godono della franchigia. Sarà così meno difficile risolvere anche i problemi che sorgono dall'abolizione delle franchigie e dalla necessaria contabilizzazione nei singoli uffici.

Ai risultati finanziari indubbiamente notevoli del bilancio si è potuto pervenire mediante una politica di rigorosa economia nelle spese e di miglioramento delle entrate in conseguenza, specialmente, del sensibile miglioramento dei servizi, al quale ha corrisposto un rilevante incremento del traffico. Nessun pregiudizio, quindi, ma solo miglioramenti si sono avuti nei servizi, ed avrò il piacere di accennarli per

dimostrare al senatore Gavina che non sono esatte le osservazioni da lui fatte. La migliore previsione dell'entrata per il 1950-51 si basa: primo, sull'esame dell'andamento delle entrate durante l'esercizio in corso; secondo, sul progressivo incremento del traffico che si attende dallo sviluppo normale dell'attività economica nazionale ed anche dall'eccezionale movimento dei pellegrini italiani ed esteri durante l'Anno Santo; terzo, sul conseguente maggiore gettito delle entrate determinato anche dagli aumenti delle tariffe entrate in vigore nell'aprile 1949. Infatti l'entrata ordinaria accertata a tutto il febbraio scorso ha superato di sette miliardi e 866 milioni (pari al 33,37 per cento) quella del corrispondente periodo dell'esercizio 1948-49.

E poichè gli aumenti di tariffa non raggiungono nel complesso tale percentuale, il rimanente maggiore gettito delle entrate deve essere all'incremento del traffico. La spesa ordinaria, preventivata, in cifra tonda, in lire 58 miliardi e 590 milioni, segna un aumento rispetto all'esercizio corrente, di sette miliardi e 184 milioni, pari al 13,30 per cento. Tale incremento è in massima parte determinato, oltre che dai miglioramenti economici al personale, dall'aumento del costo dei servizi. In particolare: l'incremento nelle spese dei servizi postali è stato determinato dalla maggiorazione dei rimborsi alle Ferrovie dello Stato per l'aggiornamento dei compensi per prestazioni inerenti ai trasporti postali, nonché per il nolo, la manutenzione e riparazione delle carrozze postali ed anche dal maggior fabbisogno previsto per la riattivazione del traffico aereo nelle relazioni interne ed internazionali; l'incremento nelle spese delle telecomunicazioni è stato determinato dal maggiore fabbisogno previsto per la sistemazione di linee secondarie in Sardegna, in Sicilia e nell'Italia meridionale, da lavori di linea occorrenti in conseguenza dell'elettrificazione ferroviaria e dalla necessità di sostituire i macchinari ed apparati logori dall'uso o di vecchio tipo.

Malgrado l'incremento registrato nelle spese di gestione, tuttavia queste rimangono ancora al disotto del 20 per cento, mentre le spese per il personale superano l'80 per cento.

L'illustre relatore ha esposto le ragioni obiettive e subiettive di tale sproporzione, che la

mia Amministrazione farà ogni sforzo per attenuare, dedicando le maggiori cure possibili al potenziamento, all'ammodernamento e al miglioramento di tutti i servizi, in conformità alle aspirazioni del pubblico e alle sollecitazioni del Parlamento. Su queste direttive non può tacersi che si sono già avuti dei miglioramenti non trascurabili. Ne accenno alcuni:

a) l'aumento di altri 284 servizi di trasporto e di distribuzione della corrispondenza che, così, da 6.419 sono saliti in quest'anno a 6.703 con un aumento percentuale del 4,42 per cento;

b) la apertura di altri 68 uffici postali che così da 11.219 sono saliti ad 11.287;

c) l'attivazione dal 1° aprile di quest'anno del servizio dei pacchi con valore dichiarato per l'estero;

d) l'attivazione dal 1° febbraio di quest'anno dei pacchi aerei per l'interno fino a chilogrammi 10;

e) l'introduzione recente delle tre distribuzioni giornaliere della corrispondenza attuata nei centri più importanti come Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Palermo.

Con tale misura tutta la corrispondenza in arrivo nei centri predetti viene ora distribuita nella stessa giornata; negli altri centri finora sono sufficienti allo scopo le due distribuzioni già in atto;

f) la sempre più intensa meccanizzazione dei trasporti postali con graduale diminuzione dei trasporti pedonali ed ippici;

g) il trasporto per via aerea della corrispondenza senza la soprattassa aerea per i Paesi dell'interno dell'Europa, entro un raggio di duemila chilometri.

Con questo provvedimento per la posta aerea il servizio postale italiano è stato posto al livello dei servizi europei più efficienti. Solo altri otto Paesi dell'Europa, infatti, hanno adottato analoghi provvedimenti e cioè: Belgio, Danimarca, Inghilterra, Irlanda, Lussemburgo, Norvegia, Olanda e Svezia.

Ed aderendo alle vive premure del mio Ministero, recentemente anche la Francia ha adottato analogo provvedimento, solo per l'Italia, con decorrenza dal 1° giugno. Con la Francia inoltre, nel quadro delle trattative in corso per

l'attuazione dell'unione doganale, è stato raggiunto un importante accordo, che è andato pure in vigore dal 1° giugno, in virtù del quale, nei rapporti reciproci fra l'Italia e Francia, sono applicate le tariffe interne per le lettere fino a 100 grammi e per le cartoline postali.

È questo il primo accordo che entra in attuazione nel quadro dell'Unione doganale ed è da augurarsi che esso sia di buon auspicio per l'attuazione di tutto il trattato. Da questo accordo deriva immediatamente per l'Amministrazione postale italiana un minore introito per cifra notevole, ma speriamo che i vantaggi che ne deriveranno per i rapporti fra i due Paesi compenseranno tale sacrificio che è stato da noi compiuto nell'intento di portare il nostro contributo all'Unione europea.

Sono poi sicuro che il Senato apprenderà con piacere la riattivazione del servizio telegrafico nei giorni festivi.

Per ottenere ciò si è dovuto superare qualche difficoltà non lieve, poichè, come voi sapete, tre anni fa il personale era stato esonerato dal servizio nei giorni festivi e ben s'intende che « indietro non si torna ».

Pure rimaneva da risolvere un problema che al Ministero veniva spesso segnalato dagli altri Dicasteri, da autorevoli parlamentari, dalle Camere di commercio, dalla stampa e da professionisti e uomini d'affari.

Ragioni di ordine pubblico, necessità di urgenti comunicazioni per motivi di salute, ragioni di affari, per citare solo quelle più importanti, imponevano una risoluzione del problema.

A questo scopo è stato concluso un accordo con le Società telefoniche per cui il servizio telegrafico di trasmissione e di ricezione nei giorni festivi viene fatto a mezzo del telefono. Così per almeno 5.000 centri il servizio viene assicurato. Occorre ora provvedere per gli altri Comuni e cioè per quelli che rimarranno ancora per poco tempo sprovvisti di telefono, fino al giorno in cui sarà eseguito il collegamento telefonico in virtù della legge già approvata dal Senato, e per quei Comuni nei quali il posto telefonico è situato presso la ricevitoria postale, la quale nei giorni festivi rimane chiusa. Anche per questi Comuni, comunque, ho la fondata speranza di poter av-

viare al più presto a soluzione questo grave problema; per il che confido anche nella comprensione e collaborazione delle organizzazioni sindacali del personale postelegrafonico.

Al senatore Lavia, che ci ha descritto con tanta efficacia e commozione l'isolamento di alcuni paesi della sua Calabria, e in modo speciale di Rossano, centro anche giudiziario, posso dare la buona notizia che già da qualche domenica a Rossano dalle 8 del mattino alle 22, attraverso il telefono, si possono spedire e ricevere i telegrammi. Perciò anche nei giorni festivi Rossano non rimane più isolato.

Confrontando sinteticamente le entrate e le spese attuali con quelle dell'ultimo esercizio prebellico (1938-39) si rileva che mentre le spese sono aumentate 57,12 volte rispetto al periodo prebellico, le entrate sono aumentate invece 44,3 volte quelle dello stesso periodo. Tale differenza nelle percentuali di aumento non è dovuta a contrazione del traffico (chè anzi questo è aumentato nella quasi totalità delle sue voci rispetto al periodo prebellico), ma è dovuto al fatto che le tariffe, malgrado i ritocchi ad esse apportati, non hanno raggiunto le cinquanta volte di quelle dell'anteguerra, ed anzi rimangono inferiori per circa un terzo a quelle del 1919, ragguagliate al cambio oro. Di conseguenza il nostro Paese è tra quelli che ha le tariffe più basse e queste non coprono ancora il costo dei servizi.

In tutti i servizi dell'Amministrazione postelegrafonica, il personale è un elemento assolutamente predominante, assorbendo, come si è detto, più dell'80 per cento delle spese. Esso comprende dipendenti diretti dall'Amministrazione (ammontanti a 43.411 unità) e dipendenti dalle ricevitorie (50.000 unità); nel complesso quindi 93.400 elementi. Delle 43.411 unità facenti parte direttamente dell'Amministrazione solo 3.246 sono i funzionari veri e propri, mentre ben 40.500 sono dei semplici operatori e subalterni. Questo personale supera di circa 12.200 unità quello esistente il 30 giugno 1939.

Tale aumento anche se non raggiunge nel complesso la proporzione segnalata dall'illustre relatore (48 per cento) pur nondimeno è abbastanza elevato, ma trova la sua giustificazione, oltre che in alcuni servizi nuovi as-

sunti dall'Amministrazione, anche in varie altre cause che hanno influito obiettivamente sul rendimento e che l'illustre relatore ha accuratamente esposte.

Nei riguardi di tutto questo personale, compreso il più umile, l'Amministrazione è decisamente intervenuta per migliorarne lo stato giuridico ed economico, così da eliminare quella ingiusta situazione di svantaggio in cui per tanto tempo si è trovato rispetto al personale delle altre Amministrazioni, e che ha tanto sfavorevolmente influito nel passato nella formazione dei quadri dell'Amministrazione postelegrafonica.

In particolare:

a) si sono sensibilmente migliorati i ruoli e gli sviluppi di carriera per i gruppi A-B-C;

b) si è provveduto all'inquadramento in ruolo del personale ex ausiliario;

c) si è ridotto per gli uni e per gli altri il periodo di permanenza nei vari gradi necessario per il progresso di carriera;

d) si è provveduto all'inquadramento, fra i salariati temporanei, dei manovali di pulizia e facchinaggio dipendenti dall'Amministrazione e che non avevano in passato alcuna garanzia di impiego;

e) con un disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati viene previsto l'inquadramento nei ruoli anche dei fattorini telegrafici finora considerati dei semplici prestatori di opera senza alcuno stato giuridico;

f) con la legge 7 febbraio 1950, n. 53, sono stati quasi raddoppiati il premio d'interessamento e le altre indennità accessorie;

g) ed infine con la recente legge 29 aprile 1950, n. 229, è stata assicurata ai capi dei servizi più importanti dell'Amministrazione una speciale indennità, pari alla differenza di stipendio tra il grado V, nel quale sono inquadrati, e il IV al quale dovrebbero essere equiparati.

A tutti questi miglioramenti speciali il personale si è dimostrato particolarmente sensibile e grato, per cui confido che essi costituiscano premessa e garanzia di ulteriori e decisivi miglioramenti nell'organizzazione e nel funzionamento dei delicati servizi che a questo personale sono affidati.

A questo scopo particolarmente curati sono l'istruzione professionale del personale stesso ed il rinnovamento di esso. Al primo compito provvede egregiamente l'Istituto superiore postelegrafonico con tre corsi di istruzione professionale già espletati ed altri in corso di espletamento. Al rinnovamento del personale (bisogno particolarmente sentito in questa Amministrazione di cui molti dipendenti avevano già superato i limiti di età) si sta provvedendo mediante il collocamento a riposo delle classi più anziane e l'immissione di elementi nuovi mediante concorsi regolari.

Circa 3.700 unità sono state collocate a riposo. A tale scopo per tutti i posti vacanti sono stati già banditi i relativi concorsi o si è in attesa della prescritta autorizzazione per poterli bandire. Comunque il rinnovamento del personale è assicurato con un ritmo perfettamente normale. Infine è stata disposta l'assunzione di 500 invalidi di guerra (200 impiegati e 300 agenti) per venire incontro ai bisogni di questa benemerita categoria ed ottemperare agli obblighi imposti dalle disposizioni vigenti per le pubbliche Amministrazioni.

Per il personale tecnico specializzato, al quale l'onorevole Borromeo ha riconosciuto la necessità di corrispondere particolare trattamento che lo induca a non abbandonare l'Amministrazione postelegrafonica, posso assicurare che, nei limiti consentiti dagli utili della gestione telefonica, già si provvede a dimostrare in modo tangibile l'apprezzamento dell'Amministrazione per il loro lavoro.

L'organizzazione periferica dell'Amministrazione postelegrafonica è costituita dalle ricevitorie ed agenzie che oggi ammontano a 11.287 alle quali sono addette, come ho accennato, 50.000 unità fra ricevitori, supplenti, portalettere rurali, procaccia e fattorini. Gli stanziamenti globali per la spesa delle ricevitorie sono stati aumentati di un miliardo e 105 milioni e raggiungono così la cifra complessiva di 9 miliardi e 622 milioni, oltre 4 miliardi e 350 milioni per i servizi di portalettere rurali, cioè complessivamente 14 miliardi. Gran parte di tale aumento rappresenta le integrazioni apportate alle retribuzioni dei ricevitori, dei supplenti e degli agenti rurali per modo che la spesa complessiva supera di 68 volte quella

dell'esercizio 1938-39 ed arriva a 107 volte per gli agenti rurali, sempre rispetto al pericolo prebellico, mentre per il personale direttamente dipendente dal Ministero l'aumento è stato del 47 per cento.

La ragione di questa forte percentuale di aumento sta nel fatto che il Governo democratico ha ritenuto doveroso di porre fine alla iniqua posizione di sfruttamento in cui la maggior parte di questa categoria era stata costretta a languire per le condizioni di lavoro imposte dal regime fascista.

Basta pensare che un supplente postale per 8 ore di lavoro percepiva al massimo un emolumento di lire 300 ed un agente rurale anche di meno. A tutti costoro non si poteva non assicurare un trattamento umano, che, per quanto modesto, doveva superare, come di fatto ha superato, le 50 volte quello prebellico. In questo settore, pertanto, non un aumento di personale si è avuto, ma un miglioramento di retribuzioni, che almeno per il momento dobbiamo considerare notevole e che sta a dimostrare la sensibilità del Governo per le condizioni di questi lavoratori.

Nè solo a questi miglioramenti di retribuzione si sono limitate le provvidenze disposte dall'Amministrazione a favore della categoria dei supplenti, che è veramente una categoria benemerita dell'Amministrazione. Deve infatti farsi presente che è stata raddoppiata la loro indennità di licenziamento, che è stata stabilita in un mese di retribuzione per ogni anno di servizio al pari di tutti gli altri impiegati privati.

Inoltre a tutto il personale delle ricevitorie, compresi quindi i supplenti, è stata estesa la assistenza sanitaria dello E.N.P.A.S. con provvedimento recentissimo e per il resto i supplenti sono iscritti all'I.N.P.S. come tutti gli altri impiegati privati. Con un disegno di legge che da tempo è all'esame della Ragioneria generale dello Stato è prevista per gli stessi una certa stabilità di impiego e sicurezza di occupazione. Per altro sin da ora l'Amministrazione, mediante provvedimenti interni, cerca di garantire questa stabilità imponendo ai ricevitori l'obbligo di non procedere al licenziamento dei supplenti per una generica mancanza di fiducia, come in passato qualche volta è

avvenuto, ma solo in base a giuste cause debitamente dimostrate e riconosciute dalle Commissioni provinciali delle ricevitorie. Nè va infine dimenticata una recentissima legge approvata dal Senato in virtù della quale il trattamento di quiescenza per i ricevitori postali è stato raddoppiato. Deve per altro tenersi presente che, data la particolare figura giuridica di dipendenti delle ricevitorie postali (ricevitori, supplenti, portalettere rurali), non è previsto per essi alcun limite di età, ma vengono dispensati dal servizio solo nel caso di assoluta inidoneità fisica al servizio.

E così tuttora non manca qualche ricevitore postale molto anziano che, dotato di eccezionali forze fisiche, disimpegna regolarmente il suo servizio.

Le retribuzioni di supplenti in particolare sono ragguagliate alle ore di lavoro che fanno, poichè non è esatto che tutti i supplenti lavorano sette od otto ore al giorno. In realtà il loro servizio va dalle cinque alle sette ore, secondo che si tratta di ricevitorie di prima, seconda e terza classe.

Del resto anche il rendimento di questo personale è stato preso in particolare considerazione dall'Amministrazione che, venendo incontro ad una vecchia aspirazione degli interessati, ha previsto uno speciale premio di interessamento alle economie ed alla regolarità del servizio; il relativo provvedimento, già approvato dal Consiglio di amministrazione in linea di massima, si trova in via di perfezionamento.

Certo, la figura giuridica dei supplenti rimane ancora quella prevista dal Codice postale e delle telecomunicazioni e cioè quella di impiegati privati dei ricevitori. Del tutto diversa è la posizione giuridica e la figura dei procaccia postali dei quali il senatore Gavina si è particolarmente occupato. Questi non sono impiegati nè dell'Amministrazione nè dei ricevitori postali, ma sono dei semplici trasportatori degli effetti postali, legati all'Amministrazione da un contratto detto « obbligazione personale ».

Questi pertanto vengono retribuiti in una misura corrispondente alla durata e alla mole dei trasporti che giornalmente effettuano, ed appunto perchè non hanno un rapporto di im-

piego con l'Amministrazione, essi possono attendere ad altre occupazioni, come in effetti avviene per la maggiore parte di essi. Però pur non trattandosi di impiegati, l'Amministrazione sta cercando di migliorare la loro posizione contrattuale con un provvedimento interno che ho già posto all'esame del Consiglio di amministrazione.

Con questo provvedimento spero di poter migliorare sensibilmente il trattamento dei procaccia in caso di malattia ed in caso di risoluzione del contratto. A questo ultimo riguardo spero di poter fare riconoscere ai procaccia il diritto ad un congruo preavviso e ad una congrua indennità per il caso di cessazione o di risoluzione del contratto di procacciato.

Convengo ad ogni modo, come ho fatto presente anche alla Camera, che l'attuale ordinamento delle ricevitorie postali lascia molto a desiderare; ciò dipende dal fatto che esso non è ispirato da criteri omogenei, ma risulta dalla contrapposizione di norme ispirate da principi diversi, per cui il ricevitore postale ha oggi assunto una figura ibrida che sta tra l'impiegato statale e l'esercente un pubblico servizio.

Mettere un po' d'ordine in questo campo è assolutamente necessario e risponde ad un bisogno vivamente sentito dalla categoria ed è proprio questo il compito dell'apposita Commissione che lavora da tempo sotto la presidenza del Sottosegretario di Stato, onorevole Vito Galati, al quale desidero rivolgere il mio sincero ringraziamento per la sua preziosa collaborazione.

La Commissione si avvarrà anche degli studi già fatti su questo argomento dal senatore Uberti, quando era Sottosegretario al Ministero delle poste e telecomunicazioni e che merita non solo il mio ringraziamento, ma anche una particolare segnalazione perchè, circostanza credo non comune, egli ha voluto completare il suo studio e la sua relazione, dopo che aveva lasciato il Ministero.

Lo stesso relatore ha sconsigliato di trasformare le ricevitorie in uffici principali che, come è noto, sono degli uffici postali gestiti direttamente dall'Amministrazione con proprio personale.

Sono assai lieto che questo punto di vista coincida col mio perchè:

a) di regola tali trasformazioni comportano un notevole aumento di spesa, che, pertanto, non è possibile finchè perdurano le attuali condizioni di bilancio. L'aggravio è dovuto al fatto che, da una gestione quasi familiare, come è quella della ricevitoria, si passa ad una gestione burocratica statale che è sempre più onerosa della prima;

b) d'altro canto la trasformazione darebbe luogo al licenziamento dei supplenti delle ricevitorie che non potrebbero essere assunti in servizio alle dipendenze dell'Amministrazione per il noto tassativo divieto di nuove assunzioni, disposto dall'articolo 12 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262;

c) infine si dovrebbe provvedere alla sostituzione del detto personale, trasferendo sul posto da altre località impiegati ed agenti della Amministrazione, i quali, però, nella maggior parte dei casi, si trovano nella impossibilità di trovare alloggio.

Sono queste le ragioni per cui le richieste dei colleghi del Parlamento e delle autorità locali, intese ad ottenere le predette trasformazioni, non possono quasi mai essere accolte.

Del resto debbo fare presente agli onorevoli senatori che, ai fini dei servizi, assai modeste sono le differenze esistenti fra gli uffici principali e le ricevitorie principali e quelle di prima classe, poichè tanto gli uni che le altre disimpegnano tutti i servizi. L'unica differenza riguarda qualche limite di valore e gli orari che possono essere più prolungati negli uffici principali rispetto alle ricevitorie.

Inoltre gli uffici principali provvedono anche la domenica al servizio telegrafico e alla distribuzione delle « raccomandate-espresso » e dei « fermo-posta ». Ma per quanto riguarda il ripristino del servizio telegrafico nei giorni festivi, come dirò meglio in seguito, ho già provveduto per la maggior parte dei Comuni d'Italia e per gli altri confido di poter provvedere al più presto.

Molto è ancora da fare perchè i servizi postelegrafonici abbiano sedi idonee e decorose. In molti centri importanti, compresi diversi capoluoghi di provincia, gli uffici postali

sono ancora inadeguati ai bisogni del pubblico, non solo per la consistenza dei locali, ma anche per lo stato di essi. Le somme all'uopo stanziare in questo bilancio (lire 330 milioni) permetteranno di fare molto poco di fronte alla rilevante mole di lavori e di opere che occorrono e che da più parti sono reclamati.

Il problema, però, è particolarmente presente alle mie cure e perciò sto cercando col Ministero del tesoro le possibilità di finanziare e attuare un piano quadriennale di lavori straordinari per l'ampliamento, il potenziamento e l'ammodernamento degli uffici e stabilimenti postali, e per costruire un certo numero di alloggi per il personale, così da renderne più agevoli i trasferimenti che a volte sono necessari.

Sono lieto di comunicare che, a seguito di insistenti premure svolte presso il Ministero del tesoro, questo si è recentemente dichiarato favorevole a concedere un finanziamento straordinario di 6 miliardi in 4 o 5 anni per costruzioni, ampliamento e ammodernamento di edifici e impianti postali.

Con questa cifra, che spero di poter fare ulteriormente aumentare, sarà al più presto affrontato un considerevole programma di lavori e di opere che dovrà permettere di cominciare a dare ai più importanti centri della Repubblica, che ancora ne siano sprovvisti, locali decorosi ed idonei per i servizi postali e di telecomunicazioni.

Il senatore Bisori ha presentato un ordine del giorno illustrando l'importanza dei servizi postelegrafonici a Prato e la necessità di un edificio idoneo. Sono perfettamente consapevole dell'importanza raggiunta e in costante aumento dei servizi postali in quel centro industriale e commerciale, e posso dire al senatore Bisori che accetto il suo ordine del giorno e aggiungo che la mia Amministrazione ha già svolto le pratiche necessarie con il sindaco di Prato ed è stata pure scelta l'area per la costruzione. Si sta preparando il progetto, e appena in autunno il Parlamento avrà approvato la legge per questo speciale finanziamento avranno inizio i lavori.

Il senatore Salvatore Molè ha lamentato le condizioni dell'edificio postale di Vittoria. Posso dargli la buona notizia che la costruzione

di questo edificio è già compresa nel piano quadriennale o quinquennale, del quale vi ho parlato. Anche per Vittoria è in corso già la pratica con quell'Amministrazione comunale per la cessione di un'area idonea, e si è anzi sollecitato il sindaco a indicare l'area che intende offrire per la costruzione dell'edificio postale.

Il senatore Gavina ha lamentato ieri che a Cornale, in provincia di Pavia, non esiste ufficio postale. Ho il piacere di comunicare al senatore Gavina che in seguito a segnalazioni giunteci dall'onorevole Luigi Balduzzi è stata già decisa l'istituzione di una collettoria postale, ed inoltre il servizio telegrafico verrà attuato attraverso il telefono nei giorni feriali ed anche nei giorni festivi.

Ritengo, perciò, che il senatore Gavina possa essere soddisfatto di questa mia comunicazione e voglia prendere atto che l'Amministrazione non sta ferma, ma gradualmente sta aprendo nuovi uffici e migliora i servizi ad essa affidati.

Tra i numerosi servizi postali particolare importanza sono venuti assumendo i servizi a denaro, chiamati anche servizi di banco-posta, che per il passato erano stati invece poco curati, perchè ritenuti erroneamente quasi estranei alle finalità essenziali dell'Amministrazione postelegrafonica.

In realtà, questi servizi sono diventati un mezzo particolarmente efficace per far affluire allo Stato il risparmio dei più modesti risparmiatori (specie nei piccoli centri agricoli sprovvisti di banche) non interessati in industrie e commerci e che, se non captato dagli uffici postali, rimarrebbe infruttifero quale carta-moneta tesoreggiata.

Questi servizi, in particolare, comprendono: i vaglia, i conti correnti postali con 218.780 correntisti e un credito complessivo di 149 miliardi a fine febbraio 1950, i libretti di risparmio nominativi o al portatore per un importo di 72 miliardi e 870 milioni, i buoni postali fruttiferi ammontanti a 497 miliardi e 512 milioni.

L'importo del fondo vaglia è posto gratuitamente a disposizione del Tesoro.

L'importo dei conti correnti postali, dei libretti di risparmio e dei buoni postali fruttiferi

è versato alla Cassa depositi e prestiti, la quale utilizza i depositi dei libretti di risparmio e dei buoni postali fruttiferi per le operazioni di mutuo agli Enti locali e di sconto di mandati statali, mentre tiene a disposizione della Tesoreria per il servizio cassa lo importo corrispondente alle somme dei conti correnti.

L'importanza assunta da questi servizi emerge in modo evidente, quando si tiene presente che, alla data del 30 aprile del corrente anno, il denaro affluito alla Cassa depositi e prestiti a mezzo degli uffici postali ammontava a ben 714 miliardi e 733 milioni pari a circa il 99 per cento di tutti i depositi esistenti presso la Cassa suddetta, e che il movimento globale di entrata e di uscita delle casse provinciali postali in denaro liquido e titoli ha raggiunto nell'esercizio i 6 mila miliardi. Sono cifre indubbiamente imponenti.

Se poi si tengono presenti i dati dei depositi fiduciari e dei conti correnti esistenti presso la Banca d'Italia e gli altri istituti di credito di diritto pubblico e le banche d'interesse nazionale, diligentemente rilevati anche dall'illustre relatore, si deve pervenire a una conclusione della quale non può non tenersi conto da un punto di vista generale e nei riguardi dell'Amministrazione postelegrafonica, e cioè che oggi in Italia la più grande organizzazione bancaria è costituita proprio dalla Cassa depositi e prestiti con gli 11.287 uffici postali, che con essa collaborano.

Ed una particolare menzione merita anche il servizio dei vaglia internazionali, che consente un afflusso costante e prezioso, per quanto poco appariscente, di valuta da tutti quei Paesi esteri, nei quali si trovano i nostri connazionali, e specie dagli Stati Uniti d'America, dalla Svizzera, dalla Francia e dal Belgio.

Il servizio dei vaglia internazionali è stato finora riattivato con i seguenti Paesi: Stati Uniti, Belgio, Canada, Francia, Inghilterra, Malta, Marocco francese, Olanda, Svezia, Svizzera e Vaticano.

Con la Svizzera e gli Stati Uniti il servizio si svolge in senso unilaterale, cioè sono ammessi soltanto i vaglia per l'Italia e non viceversa; con tutti gli altri Stati il servizio è bilaterale, ma con saldi attivi sempre a fa-

vore dell'Italia, che attraverso questo mezzo si costituisce delle apprezzabili riserve in moneta pregiata.

Non è stato possibile ancora estendere il servizio con gli altri Paesi per le difficoltà da questi prospettate in materia valutaria. Sono in corso le trattative con la Tunisia, il Lussemburgo, l'Indostan ed il Pakistan, e non appena potranno essere risolte alcune riserve poste dai colleghi del Commercio estero e del Tesoro, saranno perfezionati gli accordi con la Australia ed il Sud Africa, insistentemente richiesti da questi Stati.

Tutti i servizi a denaro sono in continuo incremento, ma di essi solo il servizio dei conti correnti è attivo per l'Amministrazione delle poste e telegrafi, mentre gli altri due sono passivi. Invero, tutte le operazioni relative ad un vaglia, dalla emissione al pagamento, costano in media lire 136 all'Amministrazione, che invece ne riprende solo 38 attraverso la tassa vaglia. La differenza, a rigore, dovrebbe far carico al Tesoro, che utilizza il fondo vaglia (15 miliardi circa) per i propri pagamenti; attualmente, però, tale utilizzazione avviene del tutto gratuitamente, e quindi l'onere del servizio finisce col gravare sui privati utenti degli altri servizi postali.

La passività del servizio dei risparmi deriva dal fatto che non si è ancora ottenuto dalla Cassa depositi e prestiti il rimborso completo di tutta la quota di spese generali afferente a questo servizio.

Ad ogni modo, delle trattative sono in corso con la Cassa e si spera che esse avranno esito positivo.

Radicali miglioramenti ed ammodernamenti sono, inoltre, in corso nei servizi predetti attraverso un più esteso coordinamento dei vaglia con i conti correnti e la meccanizzazione dei servizi stessi. I primi esperimenti fatti a questo scopo hanno avuto esito lusinghiero.

Tutto ciò contribuirà certamente, oltre che a rendere più graditi questi servizi al pubblico, a ridurne il costo.

L'altra grande branca dei servizi ai quali l'Amministrazione postelegrafonica attende, comprende le telecomunicazioni.

Prima di procedere all'esame analitico di essi è opportuno dare uno sguardo di insieme

all'attuale loro organizzazione. Anche su questo punto il mio pensiero coincide con quello dell'illustre relatore e della Commissione, per cui convengo pienamente con loro sulla necessità ed urgenza di una radicale riforma.

È noto che attualmente il Ministero delle poste e telecomunicazioni presiede ai vari servizi a mezzo di due aziende: la prima, postelegrafonica, che provvede ai servizi postali e a denaro, a quelli telegrafici e radio, e l'altra, telefonica, che provvede alla gestione del servizio telefonico interurbano a grande distanza ed al controllo delle Società concessionarie telefoniche. Ora è evidente che, per ragioni di affinità, i servizi telegrafici e radioelettrici avrebbero dovuto essere connessi con quelli telefonici.

Infatti, allo stato attuale della tecnica nessuna sostanziale differenza, dal punto di vista tecnico, esiste tra telegrafia e telefonia.

Entrambe hanno in comune, od estremamente affini, sia le linee, sia gli apparati, eccezione fatta degli apparati terminali, cioè dell'apparecchio telefonico e della macchina telegrafica. Pertanto, i problemi delle telecomunicazioni non possono più, come nel passato, essere risolti in modo indipendente.

In particolare, tutto quanto riguarda la costruzione e la manutenzione delle linee aeree in cavo terrestre, sottomarino ed herziano, l'approvvigionamento dei materiali, la costruzione degli edifici e i trasporti non possono non essere affidati ad un unico organismo al fine di evitare gravi inconvenienti e in ogni caso dispersione di mezzi e di denaro. Inconvenienti e dispersioni che, allo stato attuale, non possono negarsi nella mia Amministrazione, nella quale appunto i telegrafi e i telefoni sono gestiti da aziende diverse. È proprio per ovviare a tali inconvenienti che fu istituito l'Ispettorato generale delle telecomunicazioni. L'ottima prova fatta da quest'ultimo ha dimostrato la necessità di perfezionare ulteriormente questo coordinamento nel campo delle telecomunicazioni, ed all'uopo è stato predisposto quel progetto di riforma dell'Azienda postale italiana e dell'Azienda italiana telecomunicazioni, formante oggetto di apposito disegno di legge, da tempo all'esame del Ministero del tesoro.

In virtù di questo progetto, all'Azienda postale rimangono attribuiti i soli servizi postali veri e propri (corrispondenze, pacchi, servizi bancari, vaglia, conti correnti, buoni postali fruttiferi e depositi a risparmio), mentre il servizio telegrafico ed il servizio radio vengono collegati al servizio telefonico nell'azienda delle telecomunicazioni.

Ambedue le aziende vengono organizzate con criteri prevalentemente tecnico-industriali, che consentono di conseguire una considerevole semplificazione delle rispettive organizzazioni, con conseguente maggiore snellezza ed efficienza dei servizi.

Nei particolari riguardi dei servizi di telecomunicazioni verrebbe ed essere capovolto il sistema dannoso della reciproca concorrenza tra telegrafo, radio e telefono, di cui è conseguenza in buona parte il passivo del primo (circa 6 miliardi all'anno), e l'invecchiamento dei relativi impianti; si perverrebbe invece ad un coordinamento dei tre mezzi con reciproca integrazione, così da consentire la comunicazione del pensiero a distanza con la maggiore rapidità ed economia.

Gli altri criteri fondamentali ai quali si ispira la proposta riforma di struttura della Amministrazione posteletrografica sono i seguenti:

a) limitazione della struttura burocratica delle due aziende, rendendone gli organi più rispondenti alle esigenze essenziali di una organizzazione tecnico-industriale;

b) funzionamento amministrativo più agile e rapido, attraverso il perfezionamento degli speciali ordinamenti di amministrazione e contabilità vigenti;

c) partecipazione del personale alla gestione e agli utili delle aziende;

d) decentramento gerarchico e territoriale a base regionale;

e) possibilità di acquistare il controllo economico, o almeno la partecipazione, in società esercenti esercizi di telecomunicazioni, o a questi connessi, attraverso l'investimento di utili nell'acquisto delle relative quote od azioni;

f) costituzione del fondo di riserva industriale per la rinnovazione degli impianti.

Questi criteri in linea di massima possono ritenersi condivisi dalla Commissione e ciò per me è motivo di conforto e soddisfazione, mentre, per quanto riguarda la proposta di costituire due Consigli di amministrazione distinti per le due aziende, farò approfondire l'esame della proposta, per quanto non manchino buone ragioni a favore della unicità del Consiglio di amministrazione, temporaneamente accolte nel progetto ministeriale, e che consistono nella necessità di assicurare un continuo coordinamento non solo tecnico, ma anche amministrativo tra le due aziende, che in definitiva hanno in comune la funzione fondamentale, che è quella di curare la comunicazione del pensiero a distanza.

In definitiva, spetterà al Parlamento approvare il sistema che riterrà migliore e più conveniente nell'interesse della collettività. È certo che, con la costituzione dell'azienda delle telecomunicazioni, l'Ispettorato generale delle telecomunicazioni rimarrà assorbito in questo che, in sostanza, costituisce un ulteriore sviluppo e perfezionamento dell'Ispettorato stesso; questo, peraltro, nei tre anni della sua vita, ha corrisposto pienamente alle aspettative e allo scopo per cui venne istituito.

Mi è gradito, quindi, accettare l'ordine del giorno presentato dal senatore Tafuri, ed assicurare il Senato che solleciterò il Ministero del tesoro e la Ragioneria generale dello Stato per l'adesione già da tempo richiesta al nostro progetto, per il quale in sede opportuna terrò conto anche di tutti i suggerimenti esposti ieri dal senatore Borromeo. Il senatore Tafuri si dovrà compiacere io spero, nel constatare che molte delle proposte da lui fatte in precedenza sono state attuate o sono in corso di attuazione da parte del mio Ministero.

Al senatore Gavina posso dare l'assicurazione che, con spirito profondamente democratico, mai venuto meno, mi interesso delle nuove riforme da apportare all'Amministrazione e siccome l'onorevole Gavina ha invocato anche che sia considerato il valore dell'apporto delle organizzazioni sindacali, mi permetto di dire che da giovane mi sono interessato del Sindacato bianco dei posteletrografici e perciò i miei rapporti con tutte le organizzazioni po-

stelegrafoniche si svolgono in un'atmosfera di reciproca simpatia e fiducia.

Il telegrafo è il più antico mezzo di telecomunicazioni, ed il relativo servizio da noi è rimasto il più antiquato e perciò grava pesantemente sul bilancio con un *deficit* che, secondo calcoli severi compilati in questa settimana, raggiunge certamente i sei miliardi e quindi in sostanza corrisponde quasi all'intero *deficit* del bilancio.

Il *deficit* in questo particolare servizio è piuttosto di vecchia data e nel passato ha influito in modo negativo sul miglioramento degli impianti, che pertanto sono rimasti per la maggior parte invecchiati, diminuendo gradualmente di efficienza.

Una delle maggiori cause di tale situazione deficitaria è costituita dalle rilevanti spese di gestione di un numero grandissimo di uffici, di cui oltre 4 mila a traffico limitatissimo (meno di 5 telegrammi al giorno), e dalle spese di manutenzione delle relative linee, che corrono per oltre 420 mila chilometri.

In occasione della riparazione dei danni bellici e della ricostruzione degli impianti distrutti, l'Amministrazione ha cercato di attuare una notevole modernizzazione delle reti e degli impianti, secondo i sistemi della tecnica più progredita.

Così i nuovi circuiti sono stati posati in modo da essere utilizzati sia telefonicamente che telegraficamente per comunicazioni a frequenze vettrici; quasi tutte le comunicazioni telegrafiche a grande distanza sono state trasferite sui sistemi in armonica del cavo nazionale; si cercano di utilizzare, per il servizio telegrafico dei centri secondari, le reti telefoniche delle Società concessionarie, per cui nei piccoli centri non vengono più eseguiti impianti di uffici telegrafici, ma si eseguono invece allacciamenti fono-telegrafici tali da consentire lo scambio di comunicazioni telefoniche; sono stati motorizzati tutti i Circoli di costruzione ed inoltre è ormai costante la sostituzione degli apparati antiquati con le moderne telescriventi e delle antiche batterie di accumulatori con moderni raddrizzatori di corrente inseriti direttamente nella rete stradale, mentre, per accelerare il servizio, si sono

anche istituiti degli uffici per la dettatura telefonica.

L'illustre relatore, allo scopo di ridurre ulteriormente il *deficit* del servizio telegrafico, suggerisce, fra l'altro, di sospendere nuove costruzioni di linee aeree e rimuovere ed eliminare tutte le vecchie che non risultano necessarie. Posso assicurarlo che è proprio questa una delle direttive seguite dall'Amministrazione. A tale riguardo, però, è necessario tenere presente che la rete aerea costruita e mantenuta dal servizio telegrafi non è una rete puramente telegrafica, giacchè, su 420 mila chilometri di filo in opera, circa 150 mila sono impiegati per realizzare comunicazioni nell'interesse dei telefoni dello Stato, di diversi Ministeri (specialmente lavori pubblici, giustizia, agricoltura, interno, trasporti, forze armate), delle Società telefoniche concessionarie e di privati; talchè si può ritenere che la rete aerea, curata dall'amministrazione telegrafica, ha un carattere ed una importanza essenzialmente nazionale. Numerose sono tuttora le richieste (che non sempre riesce possibile di evadere) di posa sulle palificazioni telegrafiche di circuiti prevalentemente di tipo telefonico, per conto degli enti predetti.

Nell'esercizio 1949-50, soltanto per i collegamenti telefonici dei comuni, la rete telegrafica ha fornito l'appoggio per la posa di oltre 6 mila chilometri di doppino telefonico per conto delle Società concessionarie; si prevede, per i prossimi esercizi, di dover appoggiare almeno una lunghezza tripla di circuiti telefonici per i nuovi impianti telefonici in tutti i Comuni d'Italia. In merito alla rete aerea principale poi occorre tener presente che:

a) non tutte le direttrici colleganti centri di media e grande importanza sono o saranno collegate da cavi telefonici;

b) anche lungo le direttrici servite da cavi telefonici, occorre mantenere in servizio linee aeree come scorta, in caso di guasto ai cavi, e ausilio ai cavi stessi essendo questi quasi ovunque insufficienti alle necessità del traffico (si ricorda che in questi giorni sono stati richiesti doppioli aerei tra Milano e Torino, sia dalla Fonazienda che dall'Aeronautica);

c) lungo le direttrici che saranno prossimamente servite dai cavi coassiali in progetto,

dato il tempo non indifferente occorrente per realizzare tali cavi, può ancora essere conveniente sistemare linee esistenti o costruire nuovi tronchi per realizzare entro due o tre semestri circuiti telefonici di alta qualità in modo da far fronte alle esigenze di traffico talvolta impellenti ed improcrastinabili. Si ricordi, al riguardo, il circuito telefonico aereo Roma-Genova realizzato dai Telegrafi e messo a disposizione dalla Fonzienda in pochi mesi.

L'Amministrazione telegrafica deve quindi sempre provvedere al mantenimento di una rete telegrafica e telefonica, a carattere nazionale, di estensione imponente con rilevante grave onere per il proprio bilancio in quanto i compensi per le prestazioni che l'Amministrazione stessa esegue per conto di altri Enti, a causa del continuo aumento dei prezzi che si è avuto fino a poco tempo fa, risultano spesso inadeguati alle spese effettivamente sopportate.

Per quanto si riferisce alle possibilità della diminuzione della rete aerea secondaria telegrafica, con la conseguente eliminazione degli impianti telegrafici nei centri secondari a basso traffico, direttiva anche questa già seguita dall'Amministrazione, occorre riconoscere però che non si tratta di una soluzione di attuazione facile e immediata. E non sempre il pubblico è favorevole a trasmettere i propri telegrammi in un posto telefonico pubblico, spesso situato in un negozio, anziché presso la ricevitoria postelegrafonica.

In ogni modo l'attuale esperimento del servizio telegrafico festivo, effettuato utilizzando gli impianti telefonici sociali, servirà di utile orientamento per avviare ad una soluzione equa e soddisfacente l'importante questione. Comunque, sulle direttive sopra delineate, che sono lieto coincidano con i suggerimenti del relatore e della Commissione, confido che il servizio telegrafico continuerà a migliorare e così spero che andrà gradatamente diminuendo anche il *deficit* di esso.

Il senatore Macrelli ha sollecitato il ripristino del collegamento telegrafico diretto tra Forlì e Roma. Detto collegamento è stato soppresso perché il traffico non superava la media di 70 telegrammi giornalieri e richiedeva l'impiego di quattro unità, mentre oggi l'ufficio di Bologna, che ha esteso i propri collegamenti a

lunga distanza e che ha ottime comunicazioni con Forlì, assolve agevolmente il compito, senza alcun pregiudizio, trasmettendo direttamente a Roma col filo diretto Bologna-Roma i dispacci telegrafici, ancora in numero modesto, che un tempo venivano inviati direttamente a Roma. Naturalmente ove esigenze del traffico lo richiederanno, il collegamento diretto potrà essere ripristinato.

In quanto al miglior funzionamento del servizio postale a Cesena, mentre devo confermare le ragioni che ieri lo stesso senatore Macrelli riconobbe tali per cui non si può facilmente, senza speciali necessità, trasformare la ricevitoria in ufficio principale, assicuro che sarà provveduto perché il numero delle supplenti sia proporzionato alle esigenze del servizio di Cesena.

Il campo nel quale sta per essere iniziato un programma veramente imponente di lavori, per un radicale ammodernamento e potenziamento dei servizi e degli impianti, è quello telefonico che, come è noto, subito dopo la guerra, era rimasto gravemente menomato negli impianti sia di linea, che di centrale, e con una consistenza ridotta in media di circa un terzo rispetto all'anteguerra.

La ricostruzione della rete, in corso dal dicembre 1948, può dirsi ormai in massima parte ultimata ad opera delle industrie e maestranze italiane superando anche il numero dei circuiti del periodo prebellico. Così i circuiti Roma-Milano, prima in numero di 18 e tutti di emergenza, sono già attualmente in numero di 39 tutti regolarizzati dal punto di vista della qualità, e raggiungeranno a fine ricostruzione il numero di 73. Similmente i circuiti Genova-Roma che prima erano 6 sono aumentati a 9. Date le necessità di Genova, 8 nuovi circuiti sono in corso di approntamento con Roma, a mezzo di un sistema a frequenze vettrici su linea aerea. Sono stati attivati altresì nuovi canali telegrafici in armonica tra Roma e Milano, Roma e Firenze, Firenze e Bologna e Roma e Palermo. Sono inoltre in corso numerose altre attivazioni di circuiti telefonici e telegrafici.

L'illustre relatore ha accennato che in realtà il potenziamento della rete interurbana e i relativi collegamenti non sono andati di pari

passo con quelli urbani specie per quanto attiene alla celerità. Questa constatazione non può negarsi, ma ormai può ritenersi pure per certo che un radicale, decisivo miglioramento sarà quanto prima apportato in questo settore con quel piano di lavori già approvato dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni e dal Consiglio Nazionale delle ricerche e per il cui finanziamento il Parlamento ha approvato un mutuo di 25 miliardi con la Cassa depositi e prestiti sui fondi dei conti correnti postali.

Il programma delle opere, da compiersi in quattro anni, è già noto al Senato, essendo stato esposto in occasione dell'approvazione della recente legge di autorizzazione del mutuo suddetto, ed è stato, peraltro, dettagliatamente riferito dal relatore, per cui posso esimersi dal ripeterlo. Desidero, però, far presente ancora una volta che i lavori riguardano tutta l'Italia e cioè le regioni a sud di Napoli (compresa la Sicilia) per le quali è previsto l'immediato completamento della pupinizzazione dei cavi esistenti e la estensione delle apparecchiature delle centrali amplificatrici, e le regioni a nord di Napoli per le quali è prevista l'immediata posa della prima rete di cavi coassiali nei tronchi di maggior traffico che vanno da Napoli a Genova attraverso Roma e Pisa, nonché sulla trasversale padana toccando Torino, Milano, Verona, Mestre e Trieste, così da completare il tronco meridionale dell'anello di interconnessione europeo previsto sin dal 1946 a Montreux dal Comitato consultivo internazionale telefonico.

Alla Sardegna servirà il ponte radio pluricanale Roma-Cagliari, nonché quello tra Montecavo e Golfo Aranci.

Mi è inoltre particolarmente gradito assicurare il Senato che tutta questa imponente mole di lavori e di spese, che assicurerà il lavoro per 4 anni a diverse migliaia di unità, sarà tutto eseguito dalle industrie e dalle maestranze italiane.

Vi dirò ora del collegamento telefonico gratuito in tutti i Comuni finora sprovvisti di telefono e poi vi illustrerò il programma necessario per il Mezzogiorno, per cui occorre uno speciale stanziamento sui fondi E.R.P.

Per il collegamento telefonico gratuito di tutti i Comuni dell'Italia, il Senato aveva recen-

temente espresso un voto ed il Governo ha provveduto immediatamente alla realizzazione. Il relativo disegno di legge, che prevede uno stanziamento a carico dello Stato di circa un miliardo, predisposto dal mio Ministero, è stato già approvato dal Senato e sarà discusso anche dalla Camera la settimana prima delle ferie.

Così gli altri 950 Comuni nelle varie regioni d'Italia, sprovvisti del telefono, entro il 1952 avranno il collegamento telefonico gratuito, poichè metà della spesa sarà a carico dello Stato e sostenuta dalla mia Amministrazione, e l'altra metà sarà a carico delle Società concessionarie.

Al senatore Lavia posso quindi dare la buona notizia che nel suo paese natale, comune di Longobucco, sarà istituito il telefono.

Ancora una buona notizia per l'onorevole Gavina per quanto riguarda il ripristino degli impianti telefonici distrutti dalla guerra.

Nella legge che, come ho detto, ho avuto l'onore di presentare al Senato, che l'ha approvata, è previsto l'obbligo per le Società concessionarie di provvedere al nuovo impianto dei telefoni anche nei Comuni che già lo avevano e che era stato distrutto dalla guerra.

Posso assicurare il Senato che la vecchia concezione, per la quale i collegamenti telefonici dei Comuni erano lasciati prevalentemente alla discrezione delle società concessionarie che effettuavano solo i collegamenti attivi, deve ormai ritenersi definitivamente superata.

Il servizio telefonico non è più considerato, come in passato, un servizio di lusso e come tale sfruttabile solo in base al calcolo economico del profitto: esso, invece, quale mezzo rapido di comunicazione a distanza, è anzitutto un servizio di alta funzione sociale tanto più indispensabile quanto più isolati e lontani sono i centri di vita ai quali serve: è inoltre vero strumento economico di fondamentale importanza in quanto permette la conclusione degli affari a distanza col minimo costo e la massima rapidità.

Ieri abbiamo sentito i senatori Rizzo e Zotta illustrare con molti argomenti la necessità dell'impianto del telefono anche nelle frazioni.

Credo che non ci sia nessuno che voglia contraddire le ragioni di carattere sociale, umanitario, di ordine pubblico ecc. che consi-

gliano l'impianto del telefono anche nelle frazioni.

Alcune frazioni attualmente hanno già il telefono, avendo contribuito alla spesa di impianto. Ora si chiede di porre l'onere di questa spesa a carico per la metà dello Stato e per la metà delle Società concessionarie.

Per mettere il telefono nelle frazioni che abbiano almeno 1000 abitanti si prevede la spesa di 2 miliardi e mezzo.

Se tutti possiamo concordare sulle ragioni illustrate ieri dai senatori Zotta e Rizzo circa i vantaggi dell'impianto del telefono nelle frazioni dei Comuni, io, come responsabile del settore delle telecomunicazioni, devo essere, nei limiti del possibile, il sostenitore di questa proposta.

La via più semplice da seguire mi sembra quella di includere i fondi necessari per tali impianti nel bilancio che dovrò preparare in autunno per la presentazione al Parlamento.

Forte del voto del Senato, mi auguro di avere l'adesione del Ministero del tesoro. Accelerare, con altra procedura, la realizzazione del voto espresso dall'ordine del giorno del senatore Rizzo, firmato da molti senatori ed illustrato ampiamente dal senatore Zotta, a me non sembra opportuno. Perchè già per lo impianto dei telefoni nei 950 Comuni ancora sprovvisti, anche per ragioni materiali, si deve prevedere il periodo di due anni. Ed è logico che si provveda alle frazioni, dopo aver provveduto ai Comuni.

Su due osservazioni fatte ieri dai senatori Rizzo e Zotta non posso dichiararmi d'accordo. Il senatore Rizzo ha detto che mentre con il primo provvedimento del 1947, ispirato ad una politica meridionalista, il Governo si è impegnato a far sostenere allo Stato le spese per l'impianto nei Comuni meridionali, con la legge che ho proposto io, lo Stato viene ad assumere l'onere anche per comuni non meridionali, mentre non ha provveduto per le frazioni, alcune delle quali nell'Italia meridionale sono molto popolate. Ma il Senato ricorderà che fu proprio l'VIII Commissione parlamentare di questa Assemblea a rilevare, e giustamente secondo me, che l'intervento dello Stato doveva aver luogo anche per i piccoli

Comuni, specie di alta montagna, poveri e isolati, anche dell'Italia centrale e settentrionale.

Aver fatto questo, non mi pare voglia dire essere venuti meno alla politica a favore del Mezzogiorno che il Governo vuole attuare e sta attuando.

Al senatore Zotta, mentre concordo con tutte le sue nobili osservazioni, devo dire che non è possibile, per varie ragioni che mi sembrano tanto ovvie che mi dispenso dall'illustrarle, non è possibile, dicevo, mettere il telefono prima nella frazione che nel Comune capoluogo, anche se in qualche caso, certo non frequente, la frazione è più popolosa del Comune. Caso difficile, perchè in queste condizioni la frazione chiede la costituzione in Comune. Il senatore Zotta proponeva di inserire nel programma della Cassa del Mezzogiorno la spesa dell'impianto telefonico nelle frazioni.

Da una parte escludo questa possibilità, dall'altra devo fare osservare che il programma della Cassa del Mezzogiorno è decennale, ed io spero che il piano per l'impianto telefonico nelle frazioni possa attuarsi in un numero minore di anni.

Ma oltre a questi programmi che, come ho detto, sono di immediata attuazione poichè quanto prima ne sarà iniziata la realizzazione, il mio Ministero ne ha predisposto un altro, non meno imponente per il solo Mezzogiorno d'Italia, che si inserisce perciò in quel grandioso problema che Governo e Parlamento hanno deciso di affrontare in modo veramente mai tentato prima d'ora.

Questo programma ha per iscopo di risolvere i problemi di telecomunicazioni dell'Italia meridionale e della Sicilia e, nel tempo stesso, anche di mettere la nostra rete in condizioni di ricevere e di convogliare le nuove importanti correnti di traffico che si delineano nel Mediterraneo e che la recente Conferenza del C.C.I.F. riunitasi ad Algeri dal 6 al 12 febbraio 1950 per lo studio dei problemi di interconnessione mediterranea, ha lasciato fondatamente sperare possano svilupparsi entro l'anno 1955 fra l'Africa settentrionale e il Continente europeo, e fra il Medio Oriente-Turchia-Grecia e l'Europa occidentale.

Il grande interesse che il nostro Paese ha di realizzare questi progetti appare evidente quando si pensi che il traffico internazionale

è anche fonte di proventi ragguardevoli in valute pregiate, che tendono, con lo sviluppo dei traffici, ad aumentare con ritmo rapido e costante.

Questo piano prevede l'estensione della rete meridionale col prolungamento del cavo coassiale da Napoli per Reggio e Messina, fino a Palermo e Marsala, e da Napoli per Benevento e Foggia fino a Lecce verso sud e fino a Pescara verso nord per giungere successivamente fino ad Ancona.

In tal modo si risolverà il problema di buone comunicazioni a grande distanza e anche di quell'e a media e a piccola distanza.

Altri due tronchi del cavo ordinario, provvisti però di due tubi coassiali, completeranno la rete siciliana fra Catania-Siracusa-Ragusa e fra Enna e Caltanissetta-Agrigento-Porto Empedocle ed i loro estremi di Catania e di Enna verranno allacciati fra di loro e con il coassiale Sicilia-Reggio-Napoli mediante due ponti radio pluricanali che avranno la loro stazione terminale presso Messina (Altare di Antennamare), oppure con un tratto di cavo coassiale.

Sarà in questo modo possibile raggiungere nella maniera più semplice e meno costosa una altra finalità di grande importanza dal punto di vista del progresso civile dell'Italia meridionale, quella cioè di rendere possibile nel prossimo futuro la trasmissione dei programmi televisivi a tutti i popolosi centri di quelle regioni.

Per il finanziamento di questo programma ho avanzato richiesta al fondo lire E.R.P. e confido che la richiesta non sia disattesa malgrado le difficoltà che possono esistere, non solo perchè le somme saranno utilizzate per un impiego quanto mai produttivo trattandosi dell'unico servizio pubblico statale attivo; ma anche perchè l'attuazione di questo programma costituisce una premessa tecnica indispensabile all'attuazione degli importanti compiti che l'istituenda Cassa del Mezzogiorno è chiamata ad assolvere, dato che il potenziamento della rete di telecomunicazioni è indubbiamente l'unico mezzo col quale si può ovviare presto ed in modo economico alla difficoltà di comunicazioni.

La grande causa del Mezzogiorno ha oggi uno dei difensori più strenui proprio nel Presidente del Consiglio dei Ministri e pertanto non posso non sperare nella sua alta comprensione e nel suo decisivo intervento.

Quando questi programmi saranno attuati anche il nostro servizio telefonico interurbano, potete esserne certi, presenterà le tre caratteristiche fondamentali proprie cui deve tendere ogni rete telefonica sufficientemente perfezionata e cioè: rapidità delle comunicazioni, segretezza delle conversazioni ed audizione ottima, qualunque sia la distanza.

I cavi coassiali che quanto prima saranno impiegati in Italia secondo i programmi sopra esposti, con la larga disponibilità di circuiti che ne deriva, costituiscono all'uopo la premessa tecnica indispensabile; ma per potere effettivamente raggiungere i suddetti obiettivi è indispensabile la teleselezione, la quale consiste nella possibilità per l'utente di chiamare da sé l'abbonato lontano formando il relativo numero come per una ordinaria conversazione urbana.

Questa mèta che corrisponde al più alto grado di perfezione praticamente realizzabile, per ora, nel campo telefonico, non può raggiungersi che per gradi, dati i notevoli problemi tecnici e finanziari che essa comporta. Ad ogni modo posso assicurare il Senato che anche la rete ed il servizio telefonico del nostro Paese vengono decisamente avviati e più ancora lo saranno nel prossimo futuro, verso questo obiettivo particolarmente segnalato anche dal relatore e dalla Commissione. Procedendo per gradi, l'Azienda di Stato sta attualmente procedendo alla estensione della celerizzazione per alcuni fasci di circuiti colleganti centri particolarmente importanti come Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Trieste, Venezia, Roma, Napoli e Bari. Tale celerizzazione riguarda per ora 278 circuiti che collegano fra loro nei due sensi i centri predetti.

Bisogna inoltre tener presente che il problema della teleselezione integrale è già allo studio anche sul piano internazionale ed al riguardo il Comitato consultivo internazionale telefonico (C.C.I.F.) ha già tracciato direttive di massima alle quali ciascun Paese dovrà attenersi. Sono anche previste le modalità con le

quali il nostro Paese sarà collegato col sistema di interconnessione europea e precisamente:

1) sistema a 12 canali sull'esistente cavo Torino-Modane, fino ad un massimo di 192 canali; successivamente con il cavo coassiale Genova-Ventimiglia-Francia;

2) potenziamento del cavo esistente Milano-Chiasso, mediante il sistema di 12 canali. Sono in corso trattative con l'Amministrazione svizzera, per definire il numero dei canali necessari; il numero dei collegamenti previsti è, di massima, di 180 circuiti;

3) sistema a 12 canali sull'esistente cavo Verona-Brennero, fino ad un massimo di 144 canali;

4) impianto cavo coassiale Mestre-Trieste, che si innesterà nell'analogo cavo coassiale verso la Jugoslavia e per cui sono in corso trattative tra le due Amministrazioni con l'intervento dello Stato libero di Trieste.

Dopo ciò posso assicurare il Senato che la mia amministrazione, in questo campo, farà ogni sforzo per giungere ad una valorizzazione adeguata della speciale posizione dell'Italia quale paese intermedio di transito e collegamento fra l'Oriente e l'Occidente europeo e fra l'Europa e l'Africa.

Prima di concludere su questo argomento desidero tenere informato il Senato di una questione che in apparenza riguarda esclusivamente la tecnica delle telecomunicazioni, ma in realtà investe anche l'impostazione economica dei programmi che vi ho esposti. Mi riferisco alla questione relativa alla preferenza da dare in questi programmi di potenziamento e ammodernamento della rete nazionale ai cavi coassiali rispetto ai ponti radio, o viceversa.

La questione non è nuova, ma recentemente essa è stata ripresa e per la notorietà e il valore degli uomini che sono intervenuti ha destato una certa impressione.

Oggi giorno, di alcuni problemi tecnici non è più possibile non avere una conoscenza almeno superficiale, ed è per ciò che invoco, onorevoli senatori, la vostra benevola attenzione.

Come ho accennato, i programmi predisposti dalla mia Amministrazione ed approvati dal Consiglio nazionale delle ricerche e dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni avevano dato la precedenza ai cavi coas-

siali, pur prevedendo anche la costruzione e l'impiego di alcuni ponti radio pluricanali. Ad ogni modo ho ritenuto mio dovere richiedere di nuovo sulla grave questione il parere del Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni, e questo, recentemente, con dovizia di argomenti e sulla base delle più recenti esperienze, ha corroborato il convincimento sulla preferenza da dare ai cavi coassiali, seguendo lo esempio dei Paesi più progrediti in questo campo.

È infatti da tenersi anzitutto presente al riguardo che la tecnica dei cavi coassiali ha ormai una esperienza di impiego pratico di oltre un decennio e ha ormai raggiunto un assetto definitivo, per cui le relative progettazioni ed utilizzazioni non lasciano dubbi di sorta sui risultati conseguibili.

Si sente spesso affermare che la soluzione dei ponti radio è notevolmente più economica di quella dei cavi coassiali; tale affermazione non è per ora suffragata da alcuna prova esauriente. Infatti un confronto tra le due soluzioni può essere solamente effettuato prendendo in esame le prestazioni delle due soluzioni e i costi di impianto e di esercizio. Dal punto di vista delle prestazioni, nessun dubbio vi può essere circa la netta superiorità della soluzione dei cavi coassiali i quali hanno il vantaggio di assicurare, mediante le numerose coppie delle corone esterne, tutti i collegamenti locali lungo i percorsi attraversati dai vari collegamenti, che vengono completamente a mancare nel caso della soluzione dei ponti radio.

Nei riguardi del costo di impianto, la soluzione dei ponti radio può in alcuni casi risultare più economica, se ci si riferisce al solo costo delle apparecchiature terminali e di ripartizione, ma molto spesso il costo globale finisce per essere maggiore di quello dei cavi coassiali, se si considerano anche i costi aggiuntivi per tutte le necessarie canalizzazioni da effettuare, onde portare le comunicazioni nei punti di inserzione della rete telefonica interurbana.

In ogni caso le valutazioni relative ai costi globali di impianto sono complesse e delicate ed è comunque assurdo affermare che la soluzione dei ponti radio è più economica.

D'altra parte, mentre nessuna sicura affermazione può essere oggi fatta nei riguardi dei costi degli impianti, si può invece affermare che dal punto di vista dell'esercizio la soluzione dei ponti radio è da considerarsi meno vantaggiosa di quella dei cavi coassiali.

Tanto presso l'amministrazione del « Post Office » inglese, che presso l'amministrazione « P.T.T. » francese, la soluzione è in fase sperimentale, cosicchè nessuna delle due amministrazioni ha ritenuto necessario di rivedere i programmi di posa dei cavi coassiali già da tempo stabiliti, programmi che continuano ad essere attuati, senza essere influenzati dai recenti progressi dei ponti radio. In altre parole, presso le suddette amministrazioni nessuno ha mai pensato di porre sullo stesso piano la soluzione dei cavi coassiali e la soluzione dei ponti radio. Questa ultima è stata presa in considerazione finora solamente per trasmissioni televisive, in quanto è suscettibile di consentire più facilmente larghezze di canali maggiori di quelle ottenibili con i cavi coassiali già posati.

Ma anche nei riguardi delle trasmissioni televisive, nessuna affermazione di carattere definitivo si può fare oggi a favore dei ponti radio, in quanto i cavi coassiali finora usati sono stati sempre studiati e realizzati per finalità telefoniche; essi sono però suscettibili, con l'adozione di opportune varianti, di prestarsi bene anche alle trasmissioni televisive. E pertanto anche in tal caso il confronto tra le due soluzioni, ponti radio e cavi coassiali, può essere impostato solamente in base a percorsi definiti.

La via scelta dall'Amministrazione postelegrafonica pertanto è quella giusta e sono lieto di avere avuto in ciò anche il consenso di un illustre tecnico come il relatore della vostra Commissione.

Con ciò naturalmente non intendo affermare che l'Amministrazione debba definitivamente accantonare la soluzione dei ponti radio, ma dire semplicemente che tale soluzione non deve menomamente intralciare l'attuazione del programma dei cavi coassiali, studiato accuratamente in tutti i suoi dettagli e ormai maturo per la sua realizzazione definitiva. D'altra parte l'Amministrazione ha finora chiara-

mente dimostrato di seguire con il massimo interesse tutta l'evoluzione della tecnica dei ponti radio e tale interesse sarà certo maggiormente accentuato nel prossimo futuro. Non bisogna infatti dimenticare che l'Amministrazione italiana ha già in corso i ponti radio Reggio-Messina e Roma-Cagliari e che ha già da tempo preso in considerazione la possibilità di realizzazione del ponte Roma-Pescara.

Peraltro tutti i tecnici, tra i quali anche l'illustre relatore, prevedono in Italia, nei prossimi anni, un largo sviluppo delle comunicazioni telefoniche, specialmente se si riuscirà ad assicurare un servizio rapido e sicuro che soddisfi completamente a tutte le esigenze degli utenti. In tal caso l'incremento del traffico telefonico interurbano sarà certamente molto maggiore di quello previsto, per cui la rete dei cavi coassiali da posare, sia in base al programma dei 25 miliardi, come in base al programma E.R.P. per il Meridione, risulterà entro pochi anni completamente saturata. Per gli ulteriori ampliamenti si potranno allora presentare larghe possibilità di utilizzazione della soluzione dei ponti radio, sempre se, nel frattempo, saranno stati raccolti i necessari dati sperimentali, e certamente sarà da noi seguita una politica prudentiale, così come suggerita dal senatore Focaccia.

Il servizio telefonico urbano e quella parte piuttosto limitata del servizio interurbano che l'Azienda di Stato ha da tempo ceduta, sono gestiti in concessione da cinque grandi società (STIPEL, TELVE, TIMO, TETI, SET) con un capitale azionario complessivo che ha recentemente raggiunto i 24 miliardi.

Anche in questo settore si è dovuto anzi tutto affrontare la ricostruzione della rete e degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra e che raggiungevano un buon quinto della consistenza prebellica.

Bisogna riconoscere che queste Società, pur non avendo ricevuto alcun indennizzo per i danni subiti, hanno pressochè completato la ricostruzione spendendovi 22 miliardi nel dopoguerra.

Sin dal 1949 esse hanno ripreso l'ampliamento degli impianti, spendendovi altri 14 miliardi e una somma uguale è prevista per lavori da eseguire entro il 1951.

E così oggi il numero degli abbonati al telefono ha superato quello del periodo prebellico, passando da 634.482 a 831.434 dopo aver toccato la punta minima di 459.381 subito dopo la guerra.

Malgrado gli sforzi fatti in questo campo, però i bisogni del pubblico non possono dirsi ancora soddisfatti, poichè come ha messo in evidenza anche il relatore, circa 70 mila domande attendono ancora di essere evase.

La maggior parte di esse riguarda la TETI e la SET che hanno avuto danni particolarmente rilevanti.

Su tale situazione influisce, oltre il fatto che la produzione nazionale degli apparecchi rimane ancora al di sotto del fabbisogno, anche l'attuale sistema di tariffe e precisamente quello a *forfait* che le Società ritengono assolutamente non remunerativo.

La revisione del sistema tariffario costituisce uno dei compiti della Commissione di studio costituita presso il mio Ministero e sono certo che questa terrà nel debito conto il punto di vista espresso dalla Commissione in proposito.

Un'altra questione che si sente spesso agitare nei riguardi delle Concessionarie telefoniche concerne il futuro di queste società dopo la scadenza delle concessioni.

Anzitutto è bene precisare quale è la composizione attuale del capitale azionario delle Concessionarie.

Il senatore Gavina ha auspicato che a formare il capitale delle Società Concessionarie sia invitato a partecipare anche il capitale privato. Posso dire che questa sua proposta è già parzialmente in atto. Perchè le tre grandi società STIPEL, TELVE, TIMO fanno parte, come è noto, del gruppo I.R.I.; però l'I.R.I. ha soltanto il 58 per cento delle azioni e quindi, in queste tre grandi società, c'è già, e proprio nella proporzione indicata ieri dal senatore Gavina, la partecipazione del capitale statale insieme a quello privato.

Della SET, l'I.R.I. ha finora, invece, soltanto il 18 per cento delle azioni.

Il tempo che deve ancora decorrere (5 anni) perchè sia possibile il riscatto, non rende oggi immediata la necessità di risolvere questo problema; comunque, come ho detto alla Camera.

posso assicurare anche il Senato che il problema mi è presente in tutta la sua importanza e la Commissione di studio alla quale ho accennato, è già al lavoro, per esaminare l'ordinamento più conveniente da dare ai servizi telefonici urbani, zonali ed interzonali dopo il 1955.

La vostra Commissione ha voluto esporre dei suggerimenti anche di carattere tecnico circa la futura struttura della rete.

Anche su questo punto la Commissione di studio del mio Ministero non potrà non tenere nel debito conto il punto di vista ed i suggerimenti dell'illustre relatore e della Commissione.

Sin da ora, però, l'azienda di Stato, alla quale spetta la vigilanza sulle società concessionarie, indirizza la sua azione in modo da ottenere il massimo coordinamento tra impianti sociali e statali così che da tutti vengano seguite direttive tecniche, modalità di esercizio e applicazioni tariffarie uniformi.

Il Ministero delle poste e telecomunicazioni controlla anche i servizi radioelettrici.

I progressi della Radio hanno raggiunto un grado di evoluzione tale da porre ormai questa branca della tecnica in posto preminente tra i più moderni sistemi di telecomunicazioni.

In Italia l'amministrazione posteografica gestisce direttamente soltanto le stazioni costiere del Servizio Radio Marittimo Civile, i radiocollegamenti delle isole e i ponti radio multicanali di carattere interurbano nazionale.

Sono dati invece in concessione i seguenti servizi pubblici:

a) l'impianto e l'esercizio delle stazioni radio a bordo delle navi mercantili (concessionarie sono la società SIRM e la società TELEMAR);

b) l'impianto e l'esercizio delle stazioni radio per le comunicazioni nazionali e internazionali radiotelegrafiche e radiotelefoniche (concessionarie sono l'ITALCABLE e la RADIOSTAMPA);

c) l'impianto e l'esercizio delle stazioni di radio-diffusione (concessionaria è la RAI).

Tra i servizi gestiti direttamente dall'Amministrazione è preminente il servizio radio-marittimo costiero destinato ad assicurare il

collegamento delle navi mercantili da qualsiasi parte del mondo alla madre patria.

Per sopperire alle più urgenti necessità del servizio radiomarittimo, dopo le distruzioni degli impianti di Coltano, vicino Pisa, e delle stazioni costiere di Genova e Napoli, si sono ripristinate la stazione costiera di Genova Castellaccio e la stazione costiera di Napoli San Vincenzo, mentre è in corso di impianto un adeguato centro a Roma.

Circa i servizi radioelettrici gestiti in concessione, la Italcable ha potuto rimettere in efficienza e riattivare con i propri mezzi le comunicazioni cablografiche col Nod-Europa e col Nord-America.

Per il ripristino delle tratte fino a Buenos Ayres, per cui si prevede una spesa di 2.500 milioni, tenuto conto della grande importanza, anche politica, di tale riattivazione, è stata stipulata una convenzione con la quale, d'accordo col Tesoro e col Ministero degli esteri, si è cercato di mettere in grado la Italcable di affrontare la spesa suddetta, mediante un prestito di un milione di sterline al 5,50 per cento dall'I.M.I.

La Italcable ha ricostruito e trasformato in modo razionale l'edificio per i servizi radioelettrici di Torrenova che sarà corredato di 21 radiotrasmettitori di tipo moderno per una potenza complessiva di 270 Kw-antenna.

La società Radiostampa gestisce alcuni servizi di radiotrasmissione e radioricezione per la stampa, allo scopo precipuo di assicurare nel campo giornalistico nazionale e internazionale un servizio di telecomunicazioni rapido e poco costoso.

La Radiostampa ha la sola funzione di trasmissione e ricezione, servendo — senza discriminazione alcuna — tutti i giornali, le agenzie di stampa e gli enti radiofonici. Attraverso questo servizio, la stampa nazionale ed estera ha modo di corrispondere con l'America con la massima celerità, e qualsiasi giornale, agenzia o corrispondente, hanno la possibilità di trasmettere e ricevere in pochi minuti, in qualsiasi ora del giorno e della notte.

Attualmente la società Radiostampa si serve, oltre che di un impianto proprio, anche degli impianti dell'Italcable e svolge i seguenti servizi:

1) Collegamento bilaterale Roma-New York, effettuato tramite la Compagnia Associata Americana (Press Wireless), che assicura anche il servizio stampa dell'Ambasciata d'Italia a Washington per il Ministero degli esteri. Il sistema rapido di ricezione e di trasmissione consente la trasmissione e la ricezione bilaterale contemporanea con macchine radiotelescriventi, alla velocità di 368 battute al minuto.

2) Lanci « all'aria ». Il servizio del lancio « all'aria » previsto nel Regolamento generale delle Radiocomunicazioni, e da tempo svolto dalle più importanti agenzie mondiali, consiste in una emissione radiotelegrafica di notizie (a Morse o a telescrivente o col sistema Siemens-Hell stampante, ecc.) che può essere captata da chiunque, col divieto peraltro di farne uso per chi non sia abbonato all'agenzia che emette le notizie.

Attualmente vengono effettuati lanci circolari per conto delle agenzie ANSA, REUTERS, TASS, TANJUG (Jugoslavia) e della Agenzia Latina (Sud America).

3) Servizi di captazione. Vengono infine effettuati i seguenti servizi di captazione:

a) per conto dell'Agenzia Ansa: un servizio giornaliero di notizie lanciate dall'ufficio Ansa di New York, tramite la Press Wireless;

b) per conto dell'I.N.S.: un servizio giornaliero di notizie lanciate dall'I.N.S. di New York, tramite la Press Wireless;

c) per conto dei giornali italiani: un servizio con diffusione simultanea con telescriventi direttamente da New York alle redazioni dei giornali italiani.

L'Ufficio centrale di Radiostampa è collegato con le stazioni trasmettenti e riceventi della Italcable, tramite i cavi di collegamento di quest'ultima con la stazione ricevente di Acilia, dove sono impiantati i trasmettitori e i ricevitori, della Radiostampa al cui esercizio e manutenzione provvede direttamente la Italcable in virtù di una convenzione tra le due società.

Servizio radiofonico per i pescherecci. In passato si è tentato invano di invogliare i proprietari di navi da pesca ad installare a bordo un impianto radiotelefonico di piccola potenza

in modo da attuare, con apposite stazioni a terra, un servizio di assistenza e corrispondenza radiotelefonica. Solo l'esperienza della recente guerra ha convinto la categoria dei pescatori di una tale necessità, sicchè soltanto ora è stato possibile istituire uno speciale servizio.

La necessità di disporre di numerose stazioni a terra e gli oneri che sarebbero derivati allo Stato da una gestione diretta, hanno indotto ad affidare tale servizio direttamente agli interessati a condizione, tra l'altro, che la gestione delle stazioni a terra e l'assistenza tecnica per quelle di bordo fossero affidate ad una ditta che desse le necessarie garanzie e che il servizio delle stazioni terrestri fosse continuo ed esteso a tutte le navi aventi impianto radiotelefonico.

Si è data così una concessione generale al Consorzio nazionale fra le Cooperative pescatori ed affini, il quale ha affidato la gestione delle stazioni alla concessionaria SIRM.

In merito a questo servizio l'onorevole relatore ha richiamato l'attenzione del Ministero sull'articolo 4 della Convenzione, già stipulata con il Consorzio pescatori, nel quale è stabilito di assegnare due bande di frequenza intorno agli 8.000 chilocicli al secondo, mentre internazionalmente tali frequenze (superiori ai 5.000 chilocicli al secondo) sarebbero riservate alle comunicazioni a grandi distanze limitando invece alle comunicazioni costiere dei piccoli bastimenti la gamma 1605-2850 chilocicli al secondo.

Invero le alte frequenze sopradette sono previste dal regolamento di Atlantic-City per le stazioni su navi e per quelle costiere. Tenuto però conto che nulla vieta l'assegnazione di frequenze comprese entro i limiti su richiamati anche a navi di piccolo tonnellaggio e considerato che queste ultime, allontanandosi dai porti di armamento per distanze superiori alle 150 miglia, usando solo frequenze comprese nella banda 1605-2850-chilocicli al secondo non avrebbero più la possibilità di collegarsi con la madrepatria, è stato ritenuto opportuno riservare all'Amministrazione la possibilità di concedere frequenze di circa 8000 chilocicli al secondo, che naturalmente saranno riservate soltanto alle navi che si al-

lontanano oltre le 150 miglia e per i soli collegamenti con le stazioni costiere dell'Amministrazione. Assicuro anche l'onorevole relatore che le stazioni costiere e le loro caratteristiche vengono segnalate sempre all'U.I.T. di Ginevra.

Stazioni costiere sono previste per ora nei seguenti porti: Trieste, Chioggia, Cattolica, Fano, San Benedetto del Tronto, Molfetta, Catania, Sciacca, Mazara del Vallo, Lampedusa, Trapani, Palermo, Cagliari, Torre del Greco, Anzio, Porto Santo Stefano, Viareggio.

Servizio radioaeronautico civile. Altra raccomandazione è stata rivolta dall'onorevole relatore per quanto riguarda il servizio radio aeronautico civile, del quale avverte la necessità di una organizzazione più moderna, unitaria, coordinata e razionale.

Come lo stesso onorevole relatore pone in risalto, il servizio radio relativo alla navigazione aerea civile è strettamente connesso a quello dell'assistenza al volo e pertanto è stato finora affidato all'Aeronautica militare.

Anche qui do, tuttavia, assicurare che qualora si volesse addivenire ad una organizzazione dipendente da questo Ministero si esaminerebbero con i migliori intendimenti le esigenze di questo speciale servizio, secondo norme ispirate a criteri organizzativi moderni e razionali.

Attualmente l'Amministrazione delle poste e telegrafi interviene in questo campo sia con il rilascio delle licenze di concessione d'impianto ed uso dei complessi radio sui velivoli, sia con la partecipazione di un proprio rappresentante quale Presidente della Commissione di esami per il conseguimento del certificato di radiotelegrafista per aeromobili, nonché col rilascio del certificato stesso.

Radiodiffusione Società R.A.I. Si sono dovuti eseguire lavori importanti per la ricostruzione dei circuiti interurbani per trasmissioni musicali, che costituivano prima della guerra una rete di circa 12.700 Km. Dopo una distruzione pressochè totale di tali circuiti al termine della guerra, si è oggi ritornati ad una lunghezza complessiva di oltre 13.000 Km.

È soprattutto da rilevare poi la ricostruzione degli impianti degli studi dei due maggiori centri produttori di programmi, Roma e

Torino, nonché quella di numerosi altri centri.

Notevoli perfezionamenti sono stati appor-
tati anche ai complessi di registrazione e di ri-
presa esterna con l'uso di apposite vetture at-
trezzate.

La R.A.I. ha inoltre iniziato da qualche
tempo anche trasmissioni sperimentali a mo-
dulazione di frequenza su onde ultracorte, in
modo da poter uscire dagli stretti limiti costi-
tuiti dallo scarso numero di onde medie dispo-
nibili e per poter aumentare notevolmente il
numero degli impianti trasmettenti, ricorrendo
a tale moderno sistema di trasmissione, che
offre, d'altra parte, il vantaggio di audizioni
migliori.

Al riguardo sono già in funzione, oggi, una
stazione a Torino, una a Milano, una a Roma
e prossimamente ne verrà installata una a Na-
poli, mentre è in progetto la successiva esten-
sione anche ad altri centri.

Per ciò che riguarda le trasmissioni ad onda
corta destinate all'estero, una apposita con-
venzione stipulata tra il Governo e la R.A.I.
prevede la ricostruzione del centro trasmetten-
te di Prato Smeraldo, con l'installazione, in-
tanto, in tale località di 5 nuovi trasmettitori
per una potenza complessiva di 350 Kw.

Si prevede che nel corrente esercizio la sta-
zione potrà essere attivata e servirà per la
diffusione dei programmi e dei notiziari di-
retti all'estero onde fare conoscere agli altri
Paesi e ai nostri connazionali sparsi nel mon-
do ogni attività italiana.

Il numero degli abbonati alla R.A.I. ha su-
perato la cifra di 2.600.000 con un aumento di
circa il 50 per cento rispetto al massimo nu-
mero raggiunto nel 1942 e con un aumento di
circa il 75 per cento rispetto al minimo toc-
cato nel 1944, in cui si registrò la massima
perdita di utenti in conseguenza della guerra.

Il Ministero delle poste e telecomunicazioni
ha già esaminato un piano organico, predi-
sposto dalla Radiò Italiana, in base al quale
saranno allestiti altri dieci trasmettitori a
onde medie.

Quando essi entreranno in funzione e ognu-
na delle due reti potrà così essere ascoltata
dovunque, ugualmente bene, i rispettivi pro-
grammi, oggi similari, assumeranno fisiono-

mia diversa l'uno dall'altro: il primo, più com-
pleto e serio, il secondo divertente e brioso.

Così gli ascoltatori potranno effettivamente
scegliere, di volta in volta, una delle due tra-
missioni, secondo i gusti personali, mentre
attualmente devono, alcune volte, acconten-
tarsi, almeno in certe zone, di quelle trasmis-
sioni che riescono a captare bene.

Ma ho il piacere di comunicare che prima
ancora che avvenga questa differenziazione,
la R.A.I. sta provvedendo ad istituire il « terzo
programma », cioè il programma prevalentemente
culturale.

Radiantismo, controllo sui radioamatori.
L'attività dei radioamatori, già sospesa dal
governo fascista con la legge 8 gennaio 1931,
è stata ripristinata nell'immediato dopoguerra,
mediante la concessione di licenze provvisorie.
Il numero dei radiodilettanti regolarmente au-
torizzati in Italia è attualmente di circa 3.000,
numero veramente cospicuo che implica im-
portanti problemi di controlli amministrativi e
tecnici. Per la disciplina delle concessioni, at-
tualmente rilasciate in base a norme di carat-
tere provvisorio, è in corso di elaborazione ap-
posito regolamento.

Televisione. L'Amministrazione delle poste
e telegrafi non ha mancato di seguire gli svi-
luppi della televisione.

Nel 1940 furono impiantate due stazioni,
una a Milano (di costruzione Marelli), l'altra
a Roma (di costruzione SAFAR) emittenti
onde ultracorte con 441 linee d'analisi, inter-
calate a 45 immagini, con le quali furono ef-
fettuate per qualche tempo trasmissioni speri-
mentali regolari, captabili perciò dalle pochis-
sime personalità provviste del ricevitore.

A causa della guerra questi due impianti
andarono dispersi e solo in questi ultimi tem-
pi è stato possibile riprendere l'attività in que-
sto campo.

Infatti, nell'aprile 1949, si è avuta alla Fiera
di Milano una manifestazione di televisione e
nel settembre 1949 è stata organizzata una
Mostra internazionale della televisione, alla
quale la R.A.I. ha partecipato con un com-
plesso di tipo americano che è tuttora in fun-
zione a Torino.

L'Amministrazione delle poste e telegrafi
segue costantemente i progressi di questa im-

portante attività e alcuni tecnici italiani sono stati inviati a visitare impianti e fabbriche all'estero e a partecipare a congressi e mostre internazionali. Ed ora il Comitato consultivo internazionale radio, organo dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (U.I.T.), previa visita dei suoi componenti negli Stati Uniti d'America, Francia, Olanda, Gran Bretagna, ha tenuto nel maggio 1950 una riunione a Londra, nella quale si è auspicato un accordo europeo che permetta lo scambio dei programmi televisivi.

D'altra parte la posa in Italia di cavi coassiali per servizio telefonico, ne permetterà l'impiego anche per la televisione. E questa è altresì la premessa indispensabile. Possiamo perciò concludere che si sono messe le basi per la televisione.

Istituto superiore telecomunicazioni. Il settore che ha registrato il miglioramento più sensibile è proprio quello meno appariscente, perchè non a contatto col pubblico. Mi riferisco al settore delle ricerche e sperimentazioni scientifiche, ed a quello della formazione del personale specializzato, cioè all'Istituto superiore delle telecomunicazioni.

Questo Istituto, malgrado la sua brillante tradizione, era da anni costretto ad una vita stentata per un finanziamento veramente irrisorio. Questo finanziamento, per merito dell'onorevole Jervolino, è stato portato a 400 milioni; somma questa che permette di avviare l'Istituto verso un alto grado di efficienza che gli consentirà di attendere nel modo migliore ai suoi compiti scientifici e didattici.

Al riguardo è stato recentemente approvato dal Consiglio superiore tecnico delle telecomunicazioni il piano di riorganizzazione e potenziamento sia per il campo tecnico che per quello scientifico e didattico.

L'attività presente e futura dell'Istituto può così delinearsi: a) nel campo tecnico: l'Istituto sta provvedendo alla compilazione dei capitoli e delle norme tecniche per le installazioni relative all'ampliamento della rete telefonica nazionale. Anche i collaudi dei materiali di ogni genere, che nell'anno 1949 hanno interessato forniture per l'importo di due miliardi e 600 milioni continueranno ad assorbire, nel presente esercizio, e anche nel prossimo, una

parte notevole dell'attività dell'Istituto; b) nel campo dell'attività scientifica: particolari cure sono rivolte allo sviluppo delle ricerche e delle esperienze ed è già in corso a tali fini la riorganizzazione del laboratorio dei campioni e delle tarature degli strumenti e degli apparecchi di misura, che sarà dotato di mezzi tecnici di alta precisione.

Il programma di acquisti, già in corso di attuazione, è improntato al concetto di provvedere l'Istituto delle attrezzature tra le più moderne e perfette che siano state realizzate dall'industria mondiale, allo scopo di mettere in questo campo l'Italia in condizioni di adeguarsi ai progressi della tecnica e di riguadagnare il tempo perduto con la guerra.

Oltre il laboratorio dei campioni, sono in corso di potenziamento quelli di telefonia a grandi distanze, di radiotecnica e microonde, di telegrafia, telefonia e commutazione, di linee e cavi, di elettromeccanica ed il laboratorio chimico.

Nel prossimo esercizio si spera di poter provvedere anche all'ampliamento della sede che dovrà comprendere nuovi padiglioni tra i quali l'edificio delle prove acustiche, il laboratorio della elettronica, con i reparti del vuoto e del vetro, e un laboratorio delle alte tensioni per le prove di rigidità e di isolamento.

Nel campo didattico l'attività dell'Istituto, cessata durante la guerra, è stata ripresa nel 1945 con un corso per ingegneri e periti, che non si poté ripetere nei due anni successivi per insufficienza di fondi.

Negli anni 1948 e 1949 furono tenuti corsi di breve durata con insegnamento di otto materie teoriche, limitati a solo 4 ore giornaliere.

Nel corrente anno scolastico, infine, raggiunto un livello di maggiore regolarità, i corsi sono stati portati alla durata di 7 mesi con 10 materie di insegnamento.

È pure allo studio il proponimento di organizzare la scuola superiore su un piano biennale e di aggiungervi una sezione postale bancaria per il perfezionamento del personale direttivo delle poste e dei servizi a denaro.

Intanto nel prossimo anno scolastico si spera di poter procedere alla stampa di alcuni, almeno, dei testi delle materie di insegnamento, che sono ora in preparazione a cura di

valorosi docenti e che stanno uscendo, in parte, in forma di dispense.

Il senatore Borromeo ieri con pensiero gentile ha voluto inviare un saluto a tutti i lavoratori dell'Amministrazione postelegrafonica. Nel ringraziare il senatore Borromeo, aggiungo che sento che mancherei a un mio dovere se, al termine di questa mia relazione, non rivolgessi da questa Aula una parola di riconoscimento e di sincero apprezzamento per il lavoro che il personale postelegrafonico svolge e spesso in disagiate condizioni.

Io sono certo che esso si sente impegnato ad assolvere nel modo migliore i servizi che gli sono stati affidati nell'interesse generale della collettività.

E questo faciliterà quell'opera di snellimento e di ammodernamento di quest'Amministrazione che ha quasi un secolo di vita e solo da poco ha cominciato ad applicare criteri moderni e mezzi meccanici.

Quest'opera di snellimento e di ammodernamento, auspicata dal voto autorevole del Senato, io mi riprometto, con la migliore volontà, di intensificare e di realizzare nel più breve tempo possibile, convinto che con il potenziamento anche di questi servizi modesti, ma indispensabili, sarà dato il necessario contributo al progresso in ogni campo del nostro Paese. *(Vivi applausi e molte congratulazioni)*.

PRESIDENTE. Il Ministro nel suo intervento ha già risposto agli ordini del giorno accettandoli tutti come raccomandazione. Vorrei chiedere ora agli onorevoli presentatori se accettano di trasformare i propri ordini del giorno in raccomandazioni.

BISORI. Mi dichiaro soddisfatto delle assicurazioni dell'onorevole Ministro e accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

MOLÈ SALVATORE. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno e concordo di trasformarlo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando al senatore Rizzo Giambattista se è soddisfatto dell'accettazione da parte del Ministro, come raccomandazione, dell'ordine del giorno da lui presentato.

RIZZO GIAMBATTISTA. Desidererei sapere dal Ministro in che forma egli l'ha accettato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro Spataro.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. La proposta del senatore Rizzo importa una questione finanziaria. Perciò stesso ripeto che non può essere risolta da me soltanto, ma soprattutto dal Ministro del tesoro, il quale ha sentito, perchè era presente al banco del Governo, il proposito da me espresso poco fa di impostare nel bilancio futuro una cifra per poter provvedere alla spesa dell'impianto del telefono nelle frazioni superiori ai 1000 abitanti. Credo che nessuna soluzione più celere di questa il Senato potrebbe adottare oggi. Entro questi termini accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Rizzo.

RIZZO GIAMBATTISTA. Se l'onorevole Ministro si impegna come si è impegnato con le parole che ha detto testè ad includere nel prossimo bilancio una cifra corrispondente all'inizio di questo programma nelle frazioni, la conseguenza, a mio avviso, è che egli accetta il mio ordine del giorno, ma non come semplice raccomandazione.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Il bilancio viene fatto d'accordo col Ministro del tesoro e quindi non posso in questo momento impegnare il Ministro del tesoro.

Accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Rizzo come raccomandazione ed ho detto anche qual'è, a mio avviso, la soluzione per venire incontro al voto del Senato, sperando di avere l'approvazione del Ministro del tesoro.

RIZZO GIAMBATTISTA. Sono soddisfatto dell'accettazione del mio ordine del giorno in questa forma particolare di raccomandazione.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Macrelli se accetta di trasformare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

MACRELLI. Lo trasformo in raccomandazione soddisfatto dell'accettazione del Ministro.

PRESIDENTE. Domando al senatore Borromeo se trasforma il suo ordine del giorno in raccomandazione.

BORROMEIO. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Il senatore Tafuri accetta di trasformare i suoi due ordini del giorno in raccomandazione?

TAFURI. Sono soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e concordo nel trasformare in raccomandazione i miei ordini del giorno.

PRESIDENTE. Esauriti gli ordini del giorno, passeremo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

(Senza discussioni si approvano i capitoli dei due bilanci, i riassunti per titoli e categorie e relativi allegati).

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

L'amministrazione dell'Azienda autonoma 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 1950 al 30 giugno 1951, ai termini del regio decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 3.

L'amministrazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, in conformità dello stato di previsione allegato alla presente legge (Appendice n. 2).

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Ministro del tesoro ha trasmesso alla Presidenza il disegno di legge: « Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al Comune di Roma mutui per il risanamento delle zone periferiche » (1167).

Informo inoltre che il Presidente del Consiglio dei Ministri ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

« Norme per il riconoscimento dei titoli di studio conseguiti in Austria o in Germania da coloro che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, e per l'abilitazione degli stessi all'esercizio della professione » (1168);

« Riammissione all'esercizio professionale dei notai che riacquistano la cittadinanza italiana ai sensi del decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23 » (1169).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1109) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore segretario di darne lettura. CERMENATI, segretario, legge lo stampato n. 1109.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Primo iscritto a parlare è il senatore Macrelli. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Onorevoli colleghi, nella seduta del 7 giugno scorso il Ministro dei trasporti pronunciava alla Camera dei deputati, discutendosi il bilancio del suo dicastero, un notevole discorso che, per le affermazioni fatte e per le confortanti notizie date all'Assemblea, ebbe a riscuotere una quasi generale approvazione. Noi, in fondo, ci rallegriamo per il ritmo nuovo impresso alla vita dell'azienda ferroviaria ma, nonostante queste nostre parole di approvazione quasi anticipata al Bilancio, non ci fermeremo naturalmente sulla via delle critiche, delle osservazioni e anche delle proposte. Io ho l'onore e la responsabilità di aprire il dibattito sul bilancio dei Trasporti, ma non seguirò né la pregevole relazione fatta da un valoroso scienziato come l'onorevole Panetti né il discorso del Ministro dei trasporti. Il mio intervento avrà, come al solito, un duplice aspetto: generale e particolare. Dico come al solito, perchè voi sapete, onorevoli colleghi, che ogni qualvolta io ho preso la parola su argomenti squisitamente tecnici mi sono soffermato a parlare di problemi generali come di problemi di natura particolare, limitati nello spazio e nel territorio.

E farò altrettanto anche questa volta.

Incomincerò anzi con delle osservazioni che si riferiscono alla situazione speciale della terra dove vivo, anche in rapporto al problema ferroviario. Ma le osservazioni che farò io — voi lo rileverete subito — non riguardano solo la regione romagnola ed emiliana ma riguardano anche altre regioni e provincie d'Italia, cosicchè penso che il mio intervento potrà interessare altri colleghi delle varie parti e dei vari settori.

Io mi intratterrò brevemente su temi per i quali ho già avuto occasione di richiamare l'attenzione del Governo e del Senato. Qualcuno anzi mi ha fatto dei rilievi, mi ha quasi rimproverato perchè io ho troppo insistito su questi argomenti ma io penso che sia opportuno ribadire i concetti che in altri momenti ho espresso, nella speranza che una buona volta dal banco del Governo venga una parola di assicurazione in proposito.

Incomincerò, onorevoli colleghi, parlando di una ferrovia apparentemente modesta per le proporzioni e per il territorio che attra-

versa, ma che ha una importanza eccezionale per le Romagne e per le Marche. (*Segni di assenso dell'onorevole Corbellini*). Vedo un segno di assenso da parte di un già Ministro dei trasporti e mi auguro che ad un certo momento anche la sua autorevolissima parola venga ad appoggiare le mie richieste. Parlo della ferrovia Rimini-Novafeltria. Durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici l'onorevole Aldisio, su una mia precisa domanda, ebbe a rispondere così: « Circa i lavori di riparazione dei danni della linea ferroviaria Rimini-Novafeltria, posso assicurare che i lavori sono stati eseguiti e saranno presto completati ».

Ora io debbo ringraziare il Ministro Aldisio per quanto disse allora e ringrazio anche l'assente Ministro D'Aragona per una certa lettera che ha scritto recentemente al collega Filippini in cui si assicurava che i lavori sarebbero completati nel più breve termine e che si sarebbe provveduto anche alla valorizzazione di questa linea. Quali sono le richieste che fanno le popolazioni laboriose di queste plaghe? Debbo ricordare che la ferrovia attraversa una zona agricola per eccellenza, non solo, ma anche industriale e commerciale. Non bisogna dimenticare che nella vallata del Marecchia sono miniere di zolfo, giacimenti di torba, cave di pietra, per cui è possibile valorizzarla più di quanto non si è fatto fino ad oggi. Ora il Ministro nella risposta che dava al collega Filippini, accennava allo sviluppo di questa ferrovia che, secondo noi, può affermarsi soltanto attraverso un modesto provvedimento che abbiamo più volte chiesto, che le popolazioni replicatamente hanno domandato con memoriali dei vari enti locali e attraverso commissioni che hanno parlato anche personalmente con il Ministro. Che cosa si chiede infine? Fornire quella linea di automotrici. Le avete date un po' a tutta l'Italia: alla Sicilia come alla Basilicata e alle Puglie. Recentemente poi il Ministro D'Aragona è andato ad inaugurare le nuove automotrici che fanno servizio da Brescia a Iseo, con un percorso di 103 chilometri; mentre prima le vecchie carcasse impiegavano 4 ore per i 103 chilometri, ora invece, impiegano la metà del tempo, ossia due ore. Non bisogna dimenticare che quella è una ferrovia secondaria, data in concessione pri-

vata, mentre la Rimini-Novafeltria è gestita direttamente dallo Stato ed il materiale rotabile è patrimonio dello Stato. È interesse quindi dell'amministrazione delle ferrovie dotare quel tratto, che poi è di soli 34 chilometri, delle tanto invocate ed inutilmente invocate automotrici.

Io mi auguro che il Ministro, al quale naturalmente il valoroso Sottosegretario riferirà le mie richieste, a momento opportuno darà una risposta favorevole. Vogliamo soprattutto tranquillizzare quelle popolazioni, perchè recentemente si era sparsa la notizia che si sarebbe soppresso, per esempio, il servizio merci. Ora il bilancio delle Ferrovie, se non erro, è già abbastanza deficitario; se volete aggiungere qualche altro milione di passivo con la soppressione del servizio merci per quella ferrovia fate pure, ma certo non avrete nè il nostro consenso nè l'approvazione e il plauso di quelle popolazioni nè avrete fatto l'interesse del Paese.

Un'altra ferrovia, che si trova o che si trovava quasi nella stessa località o meglio nelle vicinanze, collegava una volta Sant'Arcangelo di Romagna a Urbino. Anche qui siamo nella zona romagnolo-marchigiana e la ferrovia è legata ad un nome che ricordiamo ancora con venerazione e simpatia: quello di Angelo Battelli, il quale non soltanto fu un uomo politico di valore ma soprattutto un uomo di scienza universalmente conosciuto. Or bene, la ferrovia dopo la guerra è rimasta inattiva, il materiale è stato asportato, danneggiato tutto il percorso. Ci sono invocazioni da parte dei Comuni di quella zona, ma non ho sentito ancora dal Governo una parola precisa che mi auguro di sentire oggi.

Ferrovia Faenza-Firenze, che si potrebbe meglio chiamare ferrovia Ravenna-Firenze, perchè collega la capitale gentile della Toscana con la città de' silenzio, Ravenna, centro pieno di glorie e di storia; però purtroppo, nonostante tutti i suoi ricordi meravigliosi, con la tomba di Dante, i monumenti dell'arte romana, bizantina, medioevale, Ravenna è quasi preclusa, allontanata dal consorzio civile per quel che riguarda le comunicazioni. Essa è legata all'Italia settentrionale e centrale da qualche modesta linea. Unico mezzo di comunicazione con

il centro Italia, e perciò anche con Roma, era la ferrovia Faenza-Firenze di 136 chilometri. Questa ferrovia risponde ad effettive necessità, e me ne può far fede il nostro illustre Presidente...

PRESIDENTE. Ne può far fede anche la onorevole Angelina Merlin che ha presentato un ordine del giorno al riguardo.

MACRELLI. Ne sono contento; non andiamo d'accordo in altre cose (*ilarità*) ma in questo campo concordiamo perfettamente.

Di questa ferrovia, oltre il primo tratto che va da Ravenna a Faenza, esiste quello da Faenza fino a Marradi.

Da Marradi a Firenze si sono fatte solo parziali costruzioni che sono rimaste inattive naturalmente e soggette a continuo deperimento. Ecco quello che accade purtroppo molto spesso in Italia: si iniziano le opere, poi si abbandonano, si spendono dei quattrini, si getta via il prezioso lavoro umano e poi dopo un lasso di tempo si ritorna sull'opera e naturalmente si spende il doppio o il triplo. Per la riattivazione della linea avemmo a suo tempo assicurazioni precise da parte del Ministro Corbellini, il quale, parlando nella seduta del 30 ottobre 1949 alla Assemblea Costituente, così si esprimeva: « se non entra (questa linea) tra le linee da ricostruire per ragioni economiche, la sua ricostruzione s'impone per ragioni sociali ». Ragioni economiche o ragioni sociali, l'importante è che si risponda a quelle che sono le legittime aspirazioni delle popolazioni. Quando mi rivolgevo poco fa all'illustre Presidente — che è nello stesso tempo romagnolo e toscano e quindi conosce molto bene la zona — volevo ricordare il prezioso contributo dato al Paese da quella ferrovia durante il periodo pericoloso della prima guerra: tutti i rifornimenti di viveri e di armi sono passati proprio in quel settore e se il fronte ha avuto la possibilità di resistere e di resistere proprio dopo Caporetto, lo si deve al lavoro immane, grave e gravoso cui fu sottoposta quella modesta ferrovia. Ed allora penso che, superando tutte le difficoltà, e sono difficoltà limitate di indole finanziaria, si dovrà finire per accogliere le richieste ed i voti ripetutamente ed anche recentemente espressi da Enti e da cittadini.

A proposito di Ravenna, poi, vorrei richia-

mare l'attenzione del Governo su un fatto curioso. Io capito di tanto in tanto, per ragioni politiche o professionali, a Ravenna: avevamo chiesto e ottenuto la ricostruzione della stazione colpita duramente dalle bombe e dalle carezze nemiche ed alleate. Iniziati i lavori, sono stati sospesi e si può dire, così, che Ravenna sia senza stazione, mentre invece, dovunque, e anche sulle linee che passano per Ravenna sono sorti i nuovi edifici, che costituiscono i segni dell'attività e della ricostruzione nel settore ferroviario.

Certo è che per quanto riguarda il problema delle comunicazioni la situazione in Romagna è strana. Una plaga ubertosissima, ricca di prodotti agricoli e industriali, è servita male per quanto si attiene alle ferrovie.

Una volta si era pensato ad una direttissima Venezia-Roma che dovesse attraversare la Romagna. Questo problema si ricollega ad un altro nome di romagnolo illustre: Alfredo Baccarini. Quanti progetti sono stati fatti, quante illusioni si sono alimentate! È vero, ci sono state ragioni di lotta campanilistica, come succede in questi casi; c'era chi voleva che la ferrovia transitasse per una certa valle chi per un'altra. Non mi occupo nè mi preoccupo per ora di interessi locali e non indico certo quella che potrà essere la soluzione di questo problema importantissimo, non solo per l'economia locale ma anche per quella nazionale. Invito solo il Governo a completare gli studi che sono già avanzati, perchè relazioni su relazioni, progetti su progetti sono stati presentati al Ministero, al fine di arrivare, poi, ad una soluzione definitiva.

Connesso a questo problema, per quanto non riguardi direttamente il Ministero dei trasporti, vi è un altro problema che noi abbiamo già agitato e che si agita soprattutto in questi giorni. Non si tratta più di ferrovie, di « direttissime » o meno, onorevole Sottosegretario, si tratta della invocata autostrada Milano-Rimini. Tale autostrada ha importanza anche per voi, perchè, leggendo la relazione del professor Panetti e il discorso del Ministro dei trasporti, balza evidente il contrasto fra la rotaia e la strada. Non vi è equilibrio fra l'una e l'altra, anzi la strada ha superato la rotaia e questa è una delle ragioni per cui il bilancio

dei trasporti è in *deficit*, in un *deficit* allarmante. Una soluzione però del problema delle grandi comunicazioni deve pur trovarsi. Se si è detto che la via Appia era la *regina viarum*, altrettanto si può ripetere per la via Emilia. Chi di voi non ha percorso, soprattutto in questi ultimi tempi, questa grande strada di comunicazione? Chi di voi non ha letto nelle cronache dei quotidiani notizie di incidenti dolorosi che avvengono si può dire ogni giorno nella via Emilia? Sono le vittime dei « criminali del volante », ma anche le vittime delle condizioni particolari e speciali del transito, che non consentono libertà di movimento.

Ora, questa idea della strada, dell'autostrada Milano-Rimini, deve rientrare nel campo della vostra attività; sia pure in forma indiretta, se è vero quanto diceva poco fa il Ministro Spataro, che l'attività di un dicastero è completata dall'attività degli altri: intendetevela un po' tra di voi. Con questo non intendo che vi palleggiate le responsabilità; l'importante è che si arrivi ad una soluzione che è richiesta non soltanto da noi, ma, credo, dalla generalità della popolazione italiana: è una esigenza che si impone.

Ultimo argomento: qui non siamo più nel campo squisitamente nazionale, nel campo esclusivamente locale, ma invadiamo un po' il campo internazionale. Mi dispiace di non vedere i colleghi che di tanto in tanto quando mi alzavo da questo banco per parlare sui bilanci dei Trasporti o dei Lavori pubblici, sventolavano subito la bandiera bianco-azzurra di San Marino; è la verità; io non pretendo di essere il plenipotenziario o il rappresentante della Repubblica di San Marino; so soltanto che io voglio bene a quello Stato libero che si regge a repubblica da centinaia di anni; so che San Marino ha dato ospitalità ai profughi, ai perseguitati, agli inseguiti dalle orde austriache; so che San Marino ha delle tradizioni storiche che non si possono cancellare, ma so anche un'altra cosa, onorevole Sottosegretario che l'Italia monarchica una volta (e anche l'Italia repubblicana deve fare onore agli impegni del passato) aveva una convenzione con la Repubblica di San Marino: è una convenzione che risale al 27 marzo 1927: « per consolidare sempre più i rapporti amichevoli tra i due Stati e per

allacciare il territorio della Repubblica con le grandi linee di comunicazione si impegnava — il Regno d'Italia — a costruire e ad esercire direttamente o mediante concessione una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da San Marino a Rimini. Per contropartita il Governo di San Marino concedeva per la durata di 10 anni la facoltà di provvedere all'impianto e all'esercizio di una stazione radio-telefonica trasmittente. Facoltà della quale il Governo italiano non si è valso, lasciando cadere la ragione di diritto.

La ferrovia venne inaugurata il 12 giugno 1932, fu esercita dalla concessionaria società veneto-emiliana. A termini della convenzione l'impegno del Governo italiano relativo all'esercizio della ferrovia veniva stabilito per la durata di 25 anni, trascorsi i quali il tronco cadente entro il territorio San Marinense deve passare in proprietà del Governo della Repubblica, al completo di tutti gli impianti fissati. La ferrovia ebbe un regolare funzionamento fino al giugno 1944, quando il territorio della Repubblica venne invaso prima dai cittadini italiani per sfuggire ai pericoli della guerra, che si era localizzata allora nella famosa linea gotica. 80 mila cittadini italiani furono accolti dalla piccola Repubblica di San Marino e furono sovvenzionati, aiutati sotto ogni forma. La ferrovia, naturalmente, venne colpita e dai tedeschi e dagli alleati, cosicchè andò in gran parte distrutta. Onorevoli colleghi, non soltanto per queste ragioni di umanità e di gratitudine, ma per ragioni politiche e giuridiche il Governo italiano dovrebbe fare onore al suo impegno. Ma io, che avevo interpellato più volte i Ministri competenti, ebbi le risposte che voi sapete. Una prima volta il Ministro Corbellini, che mi aveva fatto tante promesse, o almeno io mi ero illuso che fossero promesse, disse: « non si può più parlare di riattivazione della ferrovia Rimini San Marino; però concederò un lussuoso servizio automobilistico filoviario ». Ma sono passati non dei mesi, onorevole Corbellini, ma degli anni perchè ricordo di aver fatto questa domanda al tempo dell'Assemblea costituente, fin dal 1946. Siamo al 1950 e ancora non è apparsa, non dico una ferrovia, ma neanche una modesta linea di servizio statale automobilistico. Si è fatto un esperimento

con quel veicolo che si chiama « coccodrillo »; so che è arrivato tra la sorpresa dei buoni repubblicani di San Marino; poi è scomparso e non è tornato più; forse è andato a finire nelle acque del Nilo o in qualche altro settore lontano. (*ilarità*).

L'onorevole Aldisio, Ministro dei lavori pubblici, nella seduta del 21 aprile 1950, in seguito ad un'altra replicata richiesta mia e del collega Filippini ebbe a rispondere: « la ferrovia Rimini-San Marino non sarà ricostruita; al suo posto sarà installata una linea per filobus della quale si interessa per competenza l'amministrazione delle Ferrovie ». Io vorrei sapere quello che mi dirà l'assente Ministro dei trasporti o il presente Sottosegretario perchè, finora, non abbiamo saputo niente. Ad ogni modo, onorevoli colleghi, alle osservazioni di indole tecnica fatte dai vari Ministri, San Marino ha già risposto con un memoriale preciso. « Il Ministero dei trasporti oppone che la linea ha una utilità pubblica circoscritta; che l'esercizio è passivo; che l'impegno assunto dal Governo italiano riveste una portata di un atto di liberalità senza alcuna effettiva contropartita ». A queste argomentazioni si è risposto che l'obbligo di tenere in efficienza la linea fino al 1957 è categorico, in base alla convenzione; che la considerazione sulla sua utilità è tardiva nonchè errata, dato che negli ultimi anni di esercizio la gestione era tutt'altro che passiva; che l'atto di liberalità compiuto dal Governo italiano ha ragione meno che mai di essere ritenuto superfluo. Non solo, ma a proposito della sostituibilità di automezzi alla linea ferroviaria il memoriale diceva: « l'esperienza di questi ultimi due anni ne ha dimostrato l'infondatezza; attualmente tre imprese di autolinee — ed adesso credo che da tre siano diventate cinque — fanno servizio con programma rafforzato, da San Marino a Rimini, e con tutto ciò si è ben lontani dal corrispondere alle esigenze del traffico che, data l'attrattiva turistica di San Marino nei mesi estivi specialmente, può raggiungere un ritmo eccezionale.

So, onorevoli colleghi, che attorno alla Repubblica di San Marino oggi non spirano aure molto favorevoli: eppure io vorrei ricordare ai colleghi, che con me sono venuti fino al Monte Titano nel marzo scorso, l'accoglienza cordiale

e simpatica delle autorità e della popolazione, che attendevano dalla Repubblica italiana diverso trattamento.

La Camera dei deputati, nella seduta del 16 maggio, ha deliberato di sospendere la approvazione dell'accordo aggiuntivo 24 maggio 1948, cosicchè tutto è andato per aria e non si parla più di ferrovia come non si parla più delle sovvenzioni che il governo italiano doveva dare a San Marino. Si fanno eccezioni ed osservazioni di ordine politico, che non dovrebbero sorgere soprattutto quando si parla di questioni squisitamente tecniche e per cui esistono degli impegni giuridici di natura non soltanto nazionale, ma internazionale.

E allora se è così, onorevoli colleghi, io mi auguro che il problema sia riesaminato, e sia riesaminato con spirito di lealtà da una parte e dall'altra, in modo che si arrivi non soltanto alla distensione degli spiriti tra le due repubbliche, tra la giovane che è la nostra, e la vecchia Repubblica di San Marino, ma anche al compimento di quei voti, che del resto sono consacrati da patti che portano la firma dei rappresentanti del popolo italiano. (*Applausi*).

Onorevoli colleghi, la parte, che io ho chiamata speciale, è finita.

Per quanto riguarda la situazione generale ho già detto un principio che io non seguirò la relazione perspicua del senatore professor Panetti, come non seguirò il discorso dell'onorevole Ministro: sarebbe troppo lungo. Non so se voi l'avete fatto, ma se guardate l'indice del vo'unetto in cui è raccolto il discorso voi troverete una lunga serie di argomenti, che ci porterebbero troppo lontano nel tempo per una discussione completa.

Io mi permetto di fare solo alcune osservazioni. Io ho già fatto un accenno al rapporto tra strada e binario. Ho già detto che, proprio perchè manca l'equilibrio, il bilancio delle ferrovie è in *deficit*. Badate, onorevoli del Ministero dei trasporti, che di questo problema si sono occupati e preoccupati anche altri uomini eminenti non soltanto in Italia ma oltre il confine. La Germania, la stessa Germania, vinta, sta affrontando il problema dei provvedimenti che dovrebbero essere esaminati anche dai competenti italiani. Non vi parlo poi della Francia e dell'Inghilterra, dove il complesso

problema è oggetto di studi e di vigile attenzione. Certo è che in Italia abbiamo una concorrenza spietata tra le ferrovie e la strada. Ormai la guerra è dichiarata. E noi come dobbiamo regolarci? Siamo favorevoli alla strada o alle rotaie?

Onorevole rappresentante del Ministero dei trasporti, noi pensiamo che si debba arrivare a quell'equilibrio che è auspicato da tutti, perchè in periodo come questo, in cui le attività debbono svolgersi da un capo all'altro d'Italia più accentuate, questi due elementi si debbono fondere o almeno completarsi a vicenda. Questo è il principio cui vi dovete ispirare. Ma neanche a farlo apposta, sembra che la politica del Ministero dei trasporti si sia ispirata a criteri opposti. Vedete quel che è accaduto per le tariffe, tariffe viaggiatori e tariffe merci: si è procurato lo sfollamento dei vagoni passeggeri e dei vagoni merci e invece sono aumentati naturalmente i trasporti automobilistici lungo le strade. Ora tutto questo va a detrimento del patrimonio dello Stato e delle sue finanze ed è un rilievo che faccio, onorevole Sottosegretario, del quale bisogna però tenere conto per la sua importanza.

Io non sono un tecnico, ma verranno altri che conoscono meglio di me il problema e lo approfondiranno come approfondiremo a suo tempo quell'altro problema che si riferisce al concentramento di tutte le organizzazioni dei trasporti. Qui forse saremo divisi, qui forse saremo un po' in contrasto ma ne parleremo a suo tempo. So che il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati e che doveva essere discusso in sede legislativa dalla Commissione competente, è già passato alla Camera dei deputati perchè venga affrontato liberamente e profondamente un problema che è di capitale importanza. Il rilievo ha il suo valore, onorevole Sottosegretario, non lo si dimentichi, perchè, ripeto, dipende proprio dalla sistemazione di quei due problemi, quello della strada e quello della rotaia, il risanamento del bilancio deficitario delle Ferrovie.

Un altro problema che si impone al nostro esame è naturalmente quello del personale. Ne abbiamo discusso più volte e più volte abbiamo mandato il nostro saluto di simpatia e di ringraziamento al personale ferroviario per la pro-

va di sacrificio e di abnegazione che ha fornito attraverso i tempi e in ogni occasione, particolarmente nei periodi gravi, difficili e delicati della vita del nostro Paese. Orbene, credete proprio di avere risposto a tutte le esigenze del personale? Io accenno soltanto ad un modesto particolare — ne abbiamo parlato altra volta, ci siamo lamentati allora, torniamo a lamentarci oggi — mi riferisco alle famose competenze accessorie. Esse sono state accolte, sì, ma soltanto in minima parte, tanto da creare uno stato di disagio nella grande famiglia dei ferrovieri. Su questo punto il Ministro ha parlato a lungo alla Camera, ma confesso che non mi ha completamente convinto e mi auguro che, in base ai rilievi sia pure limitati fatti da me, la risposta sarà più completa ed esauriente.

Per il personale aggiungo un'altra cosa. Noi ci siamo qui occupati più volte dei ferrovieri esonerati per ragioni politiche. Tutti noi, dal primo all'ultimo, in ogni settore, abbiamo cercato di far riesaminare delle posizioni personali dolorosissime. Qualche cosa si è ottenuto; io non debbo e non posso negarlo. Sia l'ex Ministro Corbellini che l'attuale Ministro D'Aragona hanno cercato di venire incontro alle nostre richieste, che in fondo erano le richieste legittime di coloro che furono colpiti soltanto per la loro fede durante il periodo fascista. Mi risulta che ci sono ancora molti altri elementi non accolti nella famiglia dei ferrovieri; risulta che molti ricorsi sono ancora sepolti sotto la polvere degli uffici; che non si provvede con sollecitudine ad espletare le pratiche necessarie. Capisco: non sempre è facile distinguere la vittima politica da quella non politica. Ci può essere qualcuno che tenta di truffare; siamo perfettamente d'accordo: è accaduto, per esempio, anche per le pensioni di guerra. Ma questo non significa che non si debba applicare quello che è un principio di giustizia e di umanità. Mi dispiace che sia assente il Ministro, perchè io vorrei rivolgermi al suo cuore di vecchio socialista e di sindacalista, perchè ascolti i voti e le richieste che vengono da questi banchi

Onorevoli colleghi, parlando tempo fa sul bilancio dei lavori pubblici ebbi a fare una proposta a proposito del personale che era raggiunto o dai limiti di età o dai limiti del ser-

vizio. Non so quale fine abbia fatto quella mia proposta; certo è che dal Ministro Aldisio ebbi delle assicurazioni e non so se le stesse assicurazioni mi perverranno dal Ministro D'Aragona.

Il regolamento del personale in vigore per l'Amministrazione delle ferrovie prevede il collocamento a riposo degli agenti al raggiungimento del sessantesimo anno di età con 30 anni di servizio. Tale norma è tuttavia temperata dall'articolo 83 del Regolamento, che dà facoltà all'Amministrazione di conservare in servizio detto personale fino ai seguenti limiti massimi: 62 anni per gli appartenenti ai gradi non superiori al terzo, (ossia grado sesto della gerarchia statale); 64 anni per gli appartenenti al grado secondo (grado quinto della gerarchia statale); 66 anni per gli appartenenti al grado primo equivalente al quarto grado della gerarchia statale. Tali limiti sono di molto inferiori a quelli che vigono presso le altre amministrazioni dello Stato, e, mentre creano una evidente ingiustificata sperequazione di trattamento lesiva degli interessi del personale ferroviario, danneggia la stessa amministrazione che deve rinunciare innanzi tempo a personale ancora pienamente valido.

Ora vi prego di esaminare la questione sotto il riflesso del personale dirigente (gruppo A) dell'amministrazione ferroviaria e vi prego di tener presenti questi dati per arrivare alle conclusioni che vi esporrò.

Situazione al primo gennaio 1950 del personale del gruppo A: non vi leggo tutte le cifre che potrò poi far vedere a chi le desidera. Numero dei posti in organico 2.151 dal grado 1° al 6°; consistenza di ruolo 1.902; cosicchè vi è una differenza in meno di 249 funzionari.

Perdite per esoneri normali in relazione ai limiti stabiliti dell'articolo 86 del regolamento personale, nel periodo dal 1950 al 1953; leggo i totali. Per il 1950, 215 esoneri; nel 1951, 166; nel 1952, 132; nel 1953, 114. Ciò significa che vi saranno 628 esoneri. La percentuale degli esoneri sulla forza al primo gennaio 1950 è del 33 per cento.

Situazione al 1° gennaio del 1954, per effetto degli esoneri di cui vi ho parlato prima: numero dei posti in organico, 2.151, consistenza di ruolo, 1.274; differenza in meno, 877.

Cosicchè, nel breve volgere di un triennio, si verificherà un vuoto di ben 877 unità pari al 40 per cento del numero dei posti in organico dei funzionari di gruppo A.

A parte la carenza degli aspiranti a concorsi, è indiscutibile che i nuovi dirigenti non si improvvisano e con quelle disposizioni che vigono voi eliminate i migliori, o almeno molti fra i migliori funzionari dello Stato. Io mi sono occupato del problema in sede di bilancio della giustizia, per i magistrati; mi sono occupato di questo stesso problema — ve l'ho detto prima — per quanto riguarda i funzionari del Ministero dei lavori pubblici; me ne occupo a maggior ragione per il bilancio del Ministero dei trasporti perchè penso che proprio per risanare la amministrazione dell'e ferrovie è necessario mantenere il più a lungo possibile i funzionari sui quali l'Amministrazione può fare un pieno e sicuro affidamento, per la lunga esperienza e per la provata capacità. Invece, proprio in questi ultimi tempi hanno dovuto abbandonare l'ufficio ottimi funzionari e fra breve ne andranno via molti altri.

Onorevoli colleghi, lasciate che a questo proposito finisca con un rilievo personale, che riguarda proprio un valoroso collega che vive in mezzo a noi e che porta nei nostri dibattiti la sua intelligenza e il fervore della sua fede. Accenno al senatore Tommasini, il quale, se non erro, era ispettore superiore delle ferrovie dello Stato. Ebbene allo scoccare del sessantaduesimo anno di età (scusa se scopro le tue batterie) (*ilarità*) il senatore Tommasini è stato esonerato ed è strano che colui che è stato esonerato perchè naturalmente non poteva servire più l'Amministrazione statale, sia divenuto senatore della Repubblica cioè rappresentante del popolo italiano. Ma insomma questa non è ironia, ma un paradosso...

BUIZZA. Ma il senatore Tommasini costituisce una eccezione.

MACRELLI. Non è il solo caso, onorevole Buizza. Certo sarebbe enorme se tutti gli esonerati dalle ferrovie, tutti i pensionati venissero a fare i senatori: c'è già Tommasini, c'è anche l'onorevole Corbellini, e ne abbiamo a sufficienza. (*ilarità*).

Ma ho voluto citare questi casi per richiamare l'attenzione vostra e del Governo sul gra-

ve e delicato problema. Del resto quanto io vi ho detto corrisponde alla veduta del Capo dello Stato, chiaramente esposta con apposita circolare allorquando era Ministro del bilancio ravvisando nell'interesse della pubblica amministrazione il completo sfruttamento del ciclo della capacità produttiva dei propri dipendenti.

Conclusione. Onorevole Ministro, finalmente presente, io ho chiesto che le comunicazioni ferroviarie nella zona emiliana-romagnola-marchigiana-toscana ecc., siano completate e migliorate, traducendo nella realtà le proposte concrete da noi fatte e per cui esistono impegni di Governo. Io ho accennato a discorsi pronunciati dal banco del Governo sia pure nell'Assemblea costituente fin dal 1946, discorsi che sono rimasti tali, cioè lettera morta ed ancora attendiamo che le giuste aspirazioni di molte popolazioni vengano esaudite. Ho trattato anche nel quadro generale qualche lato della relazione e del discorso pronunciato da lei, onorevole Ministro, alla Camera dei deputati e mi auguro di sentire e da un banco e dall'altro qualche parole che valga non a tranquillizzare me, perchè io non ho portato qui la eco di aspirazioni esclusivamente locali, ma ad accontentare quella che è la legittima aspettativa del Paese. Il Paese guarda a questo mezzo magnifico che è la ferrovia, che ha portato attraverso i tempi e lo spazio il soffio della civiltà e del progresso. Siamo risorti dopo la rovina, dopo il disastro, dopo la tempesta di ferro e di fuoco che è passata su tutta l'umanità e particolarmente sul nostro povero Paese; siamo risorti e faticosamente, ma tenacemente seguiamo la via tracciata dal destino. Il popolo segue con amore e con interesse tutto quanto attiene al migliore potenziamento della ferrovia. Non deludetelo nella sua attesa fiduciosa. (*Vivi generali applausi e molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Conci. Ne ha facoltà.

CONCI. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, prima di entrare nell'argomento che mi sono proposto di svolgere con estrema brevità, mi sia consentito di rievocare un fatto personale di epoca ormai remota, premettendo brevissime osservazioni a chiarimento e a spiegazione del fatto

stesso su quello che era il regime costituzionale dell'Austria dell'anteguerra.

Nella vecchia Austria, composta di ben 8 nazionalità, alle quali dalla Costituzione era garantita teoricamente piena eguaglianza di diritti, erano ammesse a far parte del Ministero soltanto 3, vale a dire la tedesca, la ceca e la polacca e ne erano esclusi gli italiani, i rumeni, e gli altri slavi. Non vi erano sottosegretari di Stato che pur fanno buona prova tra noi, rendendosi essi cortese e non di rado prezioso tramite tra Governo e parlamentari. Vi erano invece i cosiddetti Ministri nazionali, Ministri senza portafoglio, i quali avevano il compito specifico di tutelare i diritti e gli interessi delle rispettive nazionalità. Mentre però sarebbe stato razionale che a questo ufficio fossero chiamati rappresentanti di nazionalità non facenti parte del Consiglio dei Ministri, erano invece chiamati a fungere da Ministri nazionali solo tedeschi, cechi e polacchi, le cui nazionalità godevano in tal modo una duplice tutela. Data tale situazione or sono più di 50 anni, avendo io appreso alla vigilia di ferie parlamentari che il Consiglio dei Ministri si sarebbe occupato durante le stesse, del progetto della linea tranviaria Trento-Molè, mi rivolsi al Ministro nazionale polacco — si chiamava conte dottor Carlo Dieduziokz — ed era persona colta ed intelligente, e lo pregai di voler assumere nel Consiglio dei Ministri il patrocinio di questa causa che mi stava tanto a cuore. Il vecchio Ministro galiziano mi guardò e rispose in lingua italiana: « I romani erano grandi e non avevano ferrovie. Questo se si guarda al passato; se si guarda poi al futuro, l'avvenire non è certo delle ferrovie, bensì dell'auto e dell'aereo: non si preoccupi dunque di questioni ferroviarie ». E con queste osservazioni egli cortesemente mi licenziava.

Le previsioni di quel vecchio Ministro non si sono avverate che parzialmente, inquantochè nel mezzo secolo decorso dopo quelle parole l'aviazione e l'automobilismo hanno bensì preso un enorme sviluppo quale allora sarebbe stato difficile pensare, non però tale da estromettere le ferrovie e tranvie delle quali anche oggi si fa larghissimo uso. Ecco perchè io mi trovo costretto oggi, dopo oltre 50

anni, a ritornare sullo stesso argomento, ecco perchè noi dobbiamo domandare al Governo la ricostruzione di quella linea tranviaria, ricostruzione che c'era stata promessa in seno all'Assemblea costituente nella discussione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige.

Onorevoli senatori, parlando l'anno scorso sullo stesso argomento, io eccitavo i colleghi a fare una visita alla nostra Anaunia non solo per godere delle particolari notevolissime attrattive che essa offre, ma anche per constatare *de visu* le condizioni in cui si trova quella linea tranviaria. Io non so quanti dei colleghi abbiano seguito il mio incitamento, ma sono sicuro che quelli che lo hanno fatto non se ne sono certamente pentiti e che essi hanno riportato senza dubbio la netta impressione essere la ricostruzione da noi domandata di quella linea assolutamente indispensabile ed urgente. E ieri stesso mi diceva un eminente nostro collega, ritornato da una breve escursione dalla Val di Non, che era rimasto ammirato delle bellezze della Valle ed anche della cortesia e della cordialità dei valligiani, che aveva trovato soltanto un guaio, una tranvia che presta un servizio insufficiente, inadeguato, indecoroso.

Nei pubblici dibattiti che si sono svolti intorno a questa linea tranviaria è stato espresso il desiderio ed è stato domandato che all'attuale scartamento ridotto sia sostituito lo scartamento normale come più vantaggioso specie per il trasporto delle merci. Veda il Ministero dei trasporti, vedano i tecnici del medesimo se a questa richiesta possa essere corrisposto, ma si provveda e si provveda sollecitamente, senza attendere che un eventuale disastro abbia a dimostrare tragicamente quanto quei lavori che noi domandiamo sieno necessari e urgenti, si provveda in omaggio all'impegno preso, a contributo alla lotta contro la disoccupazione, ad incremento del traffico e del turismo, a vantaggio di una onesta, industriosa, operosa popolazione.

E con questo avrei finito; se non temessi di abusare della pazienza del Senato, vorrei tuttavia dire ancora una parola sopra un altro argomento, sul problema dei cosiddetti assuntori ferroviari. A questi assuntori ferro-

viari viene negato qualsiasi provvedimento di indole sociale, perchè sono considerati come datori di lavoro e con questa motivazione il governo fascista ha loro tolto anche il beneficio di cui godevano, del diritto ad una buona uscita. Ora non c'è dubbio che in realtà sostanzialmente gli assuntori non sono datori di lavoro ma prestatori di opera, lavoratori a vantaggio del pubblico, dello Stato. Ed è ben penoso che dopo un lungo servizio prestato in modo ineccepibile, raggiunti i limiti d'età, essi debbano perdere il loro posto senza nessun provvedimento per la vecchiaia esposti al pericolo di una completa indigenza. Io non disconosco la difficoltà e la complessità del problema, ritengo però che si debba, per ragioni di umanità, cercare di trovare il modo di rimediare tenendo conto delle esigenze di quella categoria. Raccomando pertanto la questione al cuore dell'onorevole Ministro dei trasporti: se egli l'ha risolverà avrà meritato la riconoscenza di una larga schiera di lavoratori. *(Applausi e congratulazioni)*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Gasperi. Ne ha facoltà.

DE GASPERIS. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro dei trasporti, non è la prima volta che, dinanzi al Senato della Repubblica, viene posta l'urgente necessità di riattivare le ferrovie dell'Abruzzo e del Molise e particolarmente il tronco da Avezzano a Sora e l'altro da Sulmona ad Isernia.

Il Ministero dei trasporti è stato largo di promesse alle migliaia di richieste di una popolazione appartenente ad alcune decine di Comuni costretta a valersi delle corriere, la cui capienza non è tale da soddisfare, non dico le comodità, ma l'effettiva utilizzazione del mezzo di trasporto da parte dei viaggiatori i quali, nei giorni di punta, ad esempio i giorni di mercato e di talune ricorrenze festive sono costretti a viaggiare in un modo che contraddice alla legge fisica della impenetrabilità dei corpi.

Onorevole signor Ministro, il problema delle ricostruzioni ferroviarie nelle dette zone è urgente ed indilazionabile ed ormai, a circa 6 anni dalla fine della guerra, si impone, per ragioni commerciali, industriali e turistiche di

zone estese come le valli Roveto e del Sangro, ricche di vegetazione, con stabilimenti di laterizi, centrali elettriche, industrie boschive.

Quali le conseguenze dannose per l'Abruzzo ed il Molise della interruzione delle dette due linee e di altre minori?

Le popolazioni attendono con serafica pazienza, mentre i danni si accumulano a scapito della povera economia che non permette agli abitanti delle valli e dei monti di dimenticare le tristi conseguenze della guerra.

Per accogliere l'invito dei diligenti sindaci di Avezzano e di Sulmona, i due centri maggiori, nonché quello degli altri Comuni della valle Roveto e del Sangro, cercherò di essere preciso nel tracciarvi il quadro di queste zone, ove il lutto ed il dolore si scorgono nei visi derelitti di quei popolani, i quali abbracciarono cristianamente il martirio cui furono sottoposti.

Due grandi arterie servivano le cennate zone sul finire del secolo scorso: la Sulmona-Vairano che si allacciava alla Roma-Cassino-Napoli e la Avezzano-Sora-Roccasecca che si collegava con la stessa Roma-Cassino-Napoli.

Sulle medesime confluivano

- 1) la Pescara-Chieti-Sulmona-Avezzano-Roma
- 2) la Terni-Aquila-Sulmona
- 3) la Sangritana, che collegava all'amarissimo Adriatico la verde valle del Sangro e altre ridenti valli;
- 4) la ferrovia a trazione elettrica di Agnona che, attraverso i ricchi boschi della zona di Carovilli, raggiungeva l'Alto Molise;
- 5) altre ferrovie elettro-tranviarie completavano la rete delle comunicazioni.

Tutta la vastissima zona del versante adriatico gravitava su Avezzano e Sulmona e si poteva raggiungere Roma e Napoli con facilità di tempo e di spesa.

Il furore teutonico e l'imperdonabile martellamento delle fortezze volanti seminarono la rovina ed isolarono questi territori, che, da diversi decenni, ricavavano dal traffico ferroviario, tecnicamente organizzato, i primi benefici conseguenti all'evoluzione dei trasporti.

L'agricoltura, il commercio, le piccole industrie, che avevano lottato per tenere in at-

tivo i rispettivi conti economici, riceverono un colpo veramente mortale.

L'opera assidua ed i sacrifici di un trentennio, per valorizzare, col turismo, l'Appennino, venivano troncati ed Ovindoli, Roccadimezzo, Pescasseroli, Opi della Marsica, Rivisondoli, Roccaraso, Pescocostanzo, Barrea, Villetta Barrea, Alfedena, Carovilli, Pescocostanzo, Agnone, divennero zone derelitte ed abbandonate, mentre le brune capigliature dei popolani divennero, innanzi tempo, grigie dai dolori patiti.

Come è noto, durante la Costituente, il Governo con quell'ottimismo, che è sovente la base di rosee previsioni, tracciò il programma della ricostruzione ferroviaria allo scopo di:

a) assicurare le comunicazioni fra il Nord ed il Sud con particolare attenzione ai collegamenti con i grandi porti della Penisola;

b) raggiungere, attraverso le varie linee, il collegamento fra le zone di produzione e quelle di consumo;

c) ripristinare la rete ferroviaria entro il 1950.

Opera veramente grandiosa a la quale, dal Ministro al Direttore generale, ai più modesti operai, tutti si accinsero con quella volontà tenace che ha onorato il lavoro italiano dopo un così grande disastro nazionale.

Da uno studio fatto dal collega onorevole Giovanni Ciampitti e riportato nella sua relazione sul la ricostruzione della ferrovia Sulmona-Vairano si leggono i seguenti dati relativi alle condizioni della rete ferroviaria italiana:

« Risultavano distrutti: 4.500 chilometri di binari di corsa e 2.600 chilometri di stazione; 68 chilometri di ponti in muratura e 35 chilometri di ponti in ferro; 54 chilometri di gallerie e 10.000 fabbricati, oltre gli impianti ed il materiale rotabile. Sarebbe ingiusto non riconoscere la grandiosa opera compiuta nel settore ferroviario: essa rappresenta una superba affermazione della genialità e della volontà del lavoro italiano. Infatti, ai primi del 1949, la situazione della rete ferroviaria nazionale era questa: nei Compartimenti di Torino, Milano, Verona, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Cagliari, tutte le linee erano riattivate.

Nel compartimento di Genova mancavano solo 13 chilometri costituiti da una deviazione a nord di Ventimiglia, che porta in territorio francese. Nel compartimento di Venezia mancavano 64 chilometri di linee ma tutte di relativo interesse, pel traffico civile. Nel compartimento di Ancona, dai 60 chilometri da ricostruire si potevano detrarre i 23 della Urbino-Fermignano-Fossombrone, sulla quale manca solo il binario. Nel compartimento di Bologna mancavano ancora 82 chilometri ed in quello di Firenze 109 chilometri. Nel compartimento di Napoli mancavano 85 chilometri ed in quello di Roma 124 chilometri. Ma da questi ultimi dati si potevano detrarre i tratti ricostruiti della Formia-Gaeta, della Sora-Avezzano e dell'a Sparanise-Minturno. Risulta da questa esposizione che le sole strade ferrate di grande interesse, per le ragioni esposte, non ancora ricostruite erano la Sulmona-Vairano e la Avezzano-Sora. In altri termini, su circa 400 chilometri di linee non ancora riattivati, in tutta l'Italia, due tronchi di 255 chilometri circa interessano l'Abruzzo ed il Molise. Vero è che di questi sono già aperti al traffico i 53 chilometri della Sulmona-Roccaraso, i 10 della Carpinone-Isernia, ed i 30 da Sora a Roccasecca, ma è pur vero che si tratta di riattivazioni parziali che giovano assai poco. E quale oggi la situazione sui restanti 155 chilometri delle nostre linee? Da Vairano a S. Agapito tutte le opere sono ultimate e mancano l'armamento, i fabbricati e gli archi del viadotto sul Volturno. Da S. Agapito ad Isernia sono da ricostruire ancora tre viadotti di notevole importanza, oltre al completamento del S. Spirito. I lotti delle opere appaltate per il S. Spirito all'impresa Di Penta e per il Volturno all'impresa Cerimele, saranno ultimati per la fine dell'anno ed i due cantieri saranno smontati ».

Ma siamo quasi al sesto inverno dalla fine della guerra: l'inclemenza della stagione troverà Roccaraso, Carpinone isolate sulla linea Sulmona-Vairano mentre Capistrello, Civitella Roveto, attenderanno il settimo anno e forse l'ottavo.

E perchè tale ingiusto trattamento?

Perchè la ricostruzione ferroviaria non fa un passo avanti nelle nostre contrade?

Perchè nel bilancio del Ministero dei trasporti anche quest'anno non figura alcuno stanziamento per la Avezzano-Sora e la Sulmona-Vairano?

Quanto bisognerà attendere ancora, onorevole signor Ministro, per poter percorrere in treno le dette due linee?

Perchè in luogo di stanziare somme per abbellire e rendere più comode la Roma-Lido e la Roma-Nord non si è data la precedenza ai due tronchi Avezzano-Sora e Sulmona-Isernia?

Perchè è stato stanziato a preferenza un miliardo per la esecuzione delle opere di ripristino e di completamento del tronco ferroviario Umbertide-San Sepolcro ed un altro miliardo per la costruzione della Bari-Barletta?

Quanti anni dovremo attendere prima di riavere le nostre ferrovie?

Noi non intendiamo invocare il martirio degli abitanti di Pietransieri e capitalizzare i fucilati di Capistrello, ma vogliamo godere degli stessi diritti delle altre zone d'Italia.

È penoso, ma nell'Abruzzo e nel Molise si è creata una situazione che il Senato deve conoscere, ricordando che, poco prima del secondo conflitto mondiale, Roccaraso era una piccola Saint Moritz, non solo per le 150 camere dei suoi numerosi alberghi — senza contare le ville, villini e case private in genere — mentre ora non si contano che macerie e tronchi di pini bruciati od abbattuti.

Onorevoli colleghi, cerchiamo di far rivivere in noi lo spirito di Michetti, di Guido Bacelli e di Aristide Sartorio, i quali patrocinano la nascita di Roccaraso, come massimo centro sciatorio dell'Italia centrale, mentre allo stato attuale delle comunicazioni ferroviarie Roccaraso è divisa e lontana da tutto il centro-meridione ed è priva di comunicazioni con Napoli.

La ricostruzione della linea Avezzano-Sora e quella della Sulmona-Vairano vagano nelle affaticate menti dei Ministri dei trasporti che si succedono nel Dicastero di piazza della Croce Rossa, ma gli anni passano senza constatare lo stanziamento delle somme necessarie.

I senatori abruzzesi e molisani, d'accordo con i deputati, desiderano spendere tutta la loro opera per la soluzione di questo problema.

Saprà il Governo ascoltarci?

Non è confortabile, onorevole Ministro dei trasporti, continuare a raddoppiare i binari su altre linee, a sostituire impianti moderni con quelli modernissimi, ad edificare stazioni grandiose, ad istituire le terze classi in treni rapidi o gli impianti sonori nelle stazioni, senza aver prima ricostruite le nostre ferrovie necessarie.

Non è umano che si spendano ancora miliardi per tutte le dette cose e si continui a rispondere alle nostre sacrosante richieste che « mancano i fondi e che l'articolo 81 della Costituzione non ammette eccezioni ».

Noi, onorevoli colleghi, non vogliamo ritenere che il Ministro dei trasporti sia rimasto impressionato dalle discussioni avvenute nel Congresso italiano dei trasporti, svoltosi a Como nel settembre 1949, durante le quali si parlò dell'abbandono definitivo di linee ferroviarie danneggiate dalla guerra.

Siamo sicuri che tra queste non sono comprese quelle di cui io mi occupo: che debbono essere ricostruite, come quelle della rete del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e della Liguria. Ci fa bene sperare il fatto che l'onorevole D'Aragona ne ha parlato nell'altro ramo del Parlamento il 7 giugno scorso, elencando, fra i lavori di maggior rilievo da compiere, la ricostruzione dei due tronchi.

I tronchi ferroviari Avezzano-Sora e Sulmona-Vairano non possono, comunque, essere compresi fra quelli da abbandonare, perchè — fra l'altro — fanno parte di linee già parzialmente ripristinate.

D'altra parte le configurazioni geografiche delle due linee impongono l'urgente completamento, anche se considerazioni di carattere economico possono costituire un modesto ostacolo. E con senso di uomo pratico, l'onorevole D'Aragona ha ammesso che « l'Azienda ferroviaria dello Stato non è e non può essere una azienda puramente ed esclusivamente industriale. Essa deve compiere una insopprimibile funzione sociale, sia nel campo dei trasporti delle persone che in quello delle merci; deve sottoporsi, in numerose occasioni, a trasporti che in sé e per sé possono essere passivi o comunque antieconomici ».

Durante la stagione invernale è impossibile il traffico stradale sull'alto Sangro; è problematico superare Monte Salviano da Sora ad Avezzano, spesso ostruito dalle nevi e che

porta una maggiore distanza di tre chilometri, mentre, a causa dell'inclemenza della stagione non è raro il caso di vedere i soliti grappoli umani sulle autocorriere con grave pregiudizio della salute degli studenti che si recano a scuola dalla Valle Roveto ad Avezzano.

Noi non vogliamo disconoscere le possibilità dell'automezzo, ma non ci si venga a dire che i due tronchi ferroviari sopra ripetuti possono essere sostituiti da raccordi automobilistici.

Una vasta rete automobilistica può essere utile, ma nelle nostre zone la ferrovia deve avere la precedenza.

Voglio augurarmi che questa necessità sia compresa dal Ministro D'Aragona, a cui sta molto a cuore il riassorbimento della mano d'opera disoccupata delle due zone e che nella sua risposta non venga a dirmi che... si deve attendere ancora! I nostri lavoratori restano inoperosi cinque mesi all'anno, mendicando i sussidi della disoccupazione forzata.

Trattasi di due grandi arterie, trasformate in ammassi di macerie dagli effetti della guerra, ove un tempo il traffico rendeva vivo l'amore al lavoro.

Il tributo di dolore, di rovine, di sangue avrebbe dovuto pesare per la rinascita di tutta la Penisola e non soltanto per una parte di essa.

Mi auguro, onorevole D'Aragona, che lei vorrà accogliere le mie legittime richieste, alle quali si associano i colleghi di entrambi i rami del Parlamento, adempiendo così ad un dovere dello Stato verso il popolo dell'Abruzzo e del Molise: compirà un atto di vera giustizia e di solidarietà democratica e farà un'opera degna del suo animo generoso!

Il popolo abruzzese e molisano vive di lavoro!

Le popolazioni abruzzesi e molisane sanno che la giustizia è una cosa seria, perchè essa è il fondamento dello Stato moderno: la giustizia deve costituire il baluardo di tutte le libertà.

Quella libertà che noi abbiamo conquistato con la giovane Repubblica italiana! (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Faccio presente al Senato che sono ancora iscritti a parlare parecchi senatori, alcuni dei quali hanno comunicato che

parleranno per più di un'ora. Rivolgerei pertanto preghiera al senatore Caso, il quale mi ha fatto sapere che svolgerà un problema di carattere particolare, di voler prendere la parola nonostante l'ora tarda.

CASO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, io parlo su questo bilancio dei Trasporti in veste di cittadino che ha avuto la ventura di appartenere da quattro anni alle Assemblee legislative e quindi in grado di conoscere alquanto il meccanismo burocratico nella stesura dei servizi e nella distribuzione degli oneri finanziari ai fini del miglior potenziamento e della più moderna funzionalità dei servizi medesimi.

I trasporti sono la corrente sanguigna e linfatica della Nazione e pertanto vanno riguardati non solo sotto l'aspetto strettamente fisiologico dell'economia e della finanza, cioè del meccanismo dinamico di una corrente di moto, ma soprattutto in rapporto alle finalità sociali, senza correre, quindi, il rischio di soggiacere *a priori* a teoremi scientifici, ma cercando di far convergere tutti gli ingranaggi verso una pratica realizzazione della finalità convergente del bene pubblico, la quale deve essere la risultante degli interessi dell'iniziativa privata, dello Stato e soprattutto dei diritti e della comodità dei cittadini in rapporto con le esigenze della produzione e del commercio, sia all'interno che con l'estero. Problema quindi molto complesso quello dei trasporti, che per avviarsi a soluzione, non può essere impiantato e discusso senza tener conto delle numerose relazioni e correlazioni con le altre importanti branche delle attività nazionali, cosa difficile, in verità, questa a ricercarsi ed attuarsi in Italia, dove ogni apparato burocratico ama vivere di forza propria e presume l'autonomia in nome di un proprio orgoglio funzionale specifico, là dove occorrerebbe l'opposto, cioè il coordinamento delle varie attività, per raggiungere l'armonia razionale sul terreno delle pratiche realizzazioni.

Questo contrasto alquanto persistente e tradizionale nella vita dello Stato italiano, balza evidente anche dai dati del bilancio del Dicastero dei trasporti, sol che si tenga mente ai due grandi organismi che di esso fanno parte: la Motorizzazione civile e le Linee secondarie in concessione e l'Azienda autonoma

delle Ferrovie dello Stato, specie nell'ora attuale nella quale si vede chiaramente acuito il dissidio tra l'automobile e la rotaia, dissidio che si farà sempre più acerbo finchè non si troverà la via giusta per trasformarlo in un utile contemperamento tra le necessità della moderna industria automobilistica e le naturali e crescenti esigenze delle ferrovie, che hanno il compito ben delimitato di spina dorsale, di colonna vertebrale del traffico, sia per i viaggiatori che per le merci, al quale compito non va certo a sostituirsi, ma ad aggiungersi, quello complementare ed utilissimo dell'automobile, ma nelle maglie concatenate tra loro del più ampio circuito ferroviario.

In questi ultimi cinque anni è capitato di osservare al contrario una palese contraddizione nei termini tra la sollecita ed ammirabile ricostruzione della rete ferroviaria sia statale che delle linee secondarie, e lo sviluppo degli autotrasporti merci e viaggiatori affidati ad imprese private e messi in concorrenza con le ferrovie, con il risultato di una diminuzione del traffico ferroviario che, perlomeno in parte, è chiaramente da riferirsi allo sviluppo in verità sproporzionato delle concessioni automobilistiche. Per renderci edotti del fenomeno basta mettere a raffronto i dati della ricostruzione ferroviaria e quelli dello sviluppo automobilistico con il sistema attuale di direzione e controllo da parte dei due organismi che soprintendono al traffico terrestre, fluviale e laghi interni, cioè la Motorizzazione civile e la Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

A questo punto non possiamo credere, ci rifiutiamo di credere che si siano spesi e continuano a spendersi centinaia di miliardi per completare la rete ferroviaria preesistente alla guerra, per istituire nuove ferrovie, per ampliare la rete delle ferrovie secondarie in concessione, per poi disturbare l'andamento economico-finanziario delle ferrovie medesime con la concorrenza automobilistica esercitata dagli stessi organismi dello Stato e, nel caso specifico dei trasporti, nell'ambito dello stesso Dicastero, proprio là dove si potrebbe e dovrebbe attuare il più esemplare coordinamento fra i due più moderni mezzi di trazione meccanica da esercitarsi compiutamente in funzione delle aumentate esigenze del traffico.

Riferisco i dati relativi alla ricostruzione ferroviaria e quale è l'impegno di spesa previsto nell'esercizio corrente per il completamento di esso e per la costruzione di ferrovie e funivie *ex novo*.

Le locomotive a vapore erano nel 1940 1.059, nel 1945 erano ridotte a 1.779; oggi ne sono state rifatte 3.409. Le locomotive elettriche erano nel 1940, 1.531; nel 1945, 612; nel 1950 sono 1.457 e press'a poco con la stessa proporzione, intorno al 70 per cento, partendo dal 1945 ad oggi, sono stati rifatti tutti gli elementi della trazione ed ancor più imponenti sono i dati che riguardano i binari, le gallerie, i ponti, l'elettrificazione, le telecomunicazioni, le centrali, i fabbricati. Nel 1939 vi erano 28.210 chilometri di binari; nel 1945 ne risultarono distrutti circa 10.000 chilometri; nel 1950 ne risultano rifatti 27.675 chilometri. Lo sviluppo delle gallerie era di 910 chilometri, si era ridotto ad 846 chilometri, è risalito nel 1950 a 907. Le linee elettrificate avevano una estensione di 12.000 chilometri nel 1939; appena dopo la guerra risultarono distrutte e danneggiate per il 90 per cento; oggi sono stati ricostruiti 11.900 chilometri di linee elettrificate. Le centrali elettriche, distrutte per il 45 per cento, sono state rifatte per il 90 per cento della loro posizione al 1940 e così pure i fabbricati di esercizio, i fabbricati di alloggio, gli apparecchi di sicurezza, di segnalamento e le linee telegrafiche e telefoniche. Per rimettere a posto questa enorme mole di distruzioni belliche sono occorsi centinaia di miliardi. Per sostenere validamente la necessità e l'urgenza di una tale spesa, nessuno avrà certamente pensato che un giorno, per giunta vicinissimo, si sarebbe potuto fare a meno delle ferrovie, cercando di sostituirle con le linee automobilistiche. Sento, infatti, ripetere come un ritornello, specie per l'Italia meridionale, che si può fare a meno delle ferrovie perchè ormai i nostri paesi possono benissimo essere serviti dalle automobili. Strana sorte e contraddittoria sorte questa dei meridionali, che ad ogni piè sospinto debbono trovarsi di fronte a delle novità sperimentali che in altre regioni non si è neppure lontanamente pensato ad introdurre, chè anzi ivi ad un già intenso sviluppo della rete ferroviaria si è aggiunto con lodevole coordinamento quello dell'automobile,

cosa che non sarebbe possibile attuare per lo meno subito nell'Italia meridionale, dove la rete stradale o è insufficiente o è deficientissima. Difatti io ricordo a me stesso e al Senato, che per ogni chilometro quadrato di territorio nell'Italia settentrionale abbiamo 750 metri di strada, nell'Italia centrale 580 e nell'Italia meridionale appena 350 metri.

Questo pensiero tenace di voler diffondere per forza le linee automobilistiche al posto delle ferrovie, nel Mezzogiorno d'Italia, so che è una preoccupazione particolare dell'Ispettorato della motorizzazione civile, che spinto dalla notevole necessità di dare comodità ai viaggiatori, quando le ferrovie erano danneggiate o distrutte dalla guerra, si trova oggi di fronte ad un complesso di servizi prestabiliti che non è certamente facile smobilitare. Ma da questa constatazione a voler ad ogni costo darsi ragione di un fine che non è rispondente alle premesse, ci corre parecchio. Infatti le linee extraurbane e stagionali, che 10 anni fa avevano uno sviluppo di 117 mila chilometri, oggi sono più che triplicate con 11 mila unità automobilistiche. Si sostiene inoltre, a tal proposito, che è doveroso per lo Stato incoraggiare l'industria automobilistica e su questo dovere io non metto alcun dubbio. Ma altro dovere dello Stato sarebbe anche quello di coordinare ed unificare l'esercizio del traffico, per evitare che ditte private possano raggiungere impensati arricchimenti, con il beneplacito dello Stato, invertendo i termini della situazione che è del « servizio fatto in favore del pubblico e non del pubblico posto a favore del servizio medesimo ».

Attualmente ogni ditta concessionaria finisce con l'esercitare le linee senza ottemperare a tutte le prescrizioni di legge, perchè lo Stato che non dà più le sovvenzioni di una volta è costretto ad essere tollerante al punto di farsi fare la concorrenza quasi senza avvedersene, con la sola attenuante di dover sorreggere lo imponente sviluppo dell'industria automobilistica nazionale.

La stessa rivista « L'ingegneria ferroviaria », edita dal Ministero dei trasporti, cita a tale giustificazione i seguenti dati riguardanti lo sviluppo industriale e commerciale dell'autotrasporto in Italia: nel 1949 il costo totale degli autotrasporti è stato di 450 miliardi, il va-

lore degli autoveicoli è stato di 140 miliardi dei quali 116 per gli automezzi e 24 per i motomezzi. Il valore delle camere d'aria e pneumatici si è aggirato intorno ai 30 miliardi; nell'esercizio degli autotrasporti sono impiegati 300 mila autisti e 100 mila addetti alla manutenzione. Inoltre 100 mila lavoratori sono impiegati per la costruzione degli autoveicoli, carrozzerie, tappezzerie, pezzi di ricambio, e 150 mila nella costruzione e manutenzione delle strade, nelle raffinerie petrolifere e nella distribuzione del carburante. In totale l'automobile dà lavoro a circa 650 mila operai. Questa massa imponente di produzione e di lavoro dà naturalmente da pensare, ma non è, secondo me, in stretto rapporto con il compito che deve svolgere il Dicastero dei trasporti, che è quello di incrementare il traffico ferroviario e di metterlo d'accordo con il progresso raggiunto dall'automobilismo. Difatti, stando alla priorità delle ferrovie sull'automobile ne vediamo la conferma nello stesso bilancio al nostro esame il quale iscrive una somma notevole non più e soltanto per le ferrovie secondarie da riparare, ma per nuovi lavori di ferrovie da dare in concessione, il che starebbe a dimostrare che l'idea di propagandare i mezzi di trasporto per ferrovia non è per lo meno da mettersi in sottordine alle sia pure rispettabili esigenze dell'automobile.

L'importo complessivo dei nuovi lavori stanziati è di 6.146 milioni, mentre nell'esercizio passato era di appena 535 milioni, cosa questa che costituisce un notevole passo innanzi in favore della tesi che stiamo sostenendo. Tale importo di spesa sarà impegnato per la metropolitana di Roma, per il raddoppio del binario della Roma-Nord, per la Roma-Fiuggi, per la Roma-Lido (terzo tronco), per la Circumflegrea, per la ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, per la ferrovia elettrica Bari-Andria-Barletta, per la ferrovia Schettino-Regalbuto, la ferrovia Alcantara-Randazzo, la funivia da Castellammare di Stabia al Faito, il completamento del tronco ferroviario da Umbertide a San Sepolcro.

A questo impegno di spesa vanno aggiunti i maggiori oneri dovuti alla sovvenzione annua per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Castellammare-Sorrento, per la nuova sistemazione dei servizi di navigazione lacuale e loro

raggruppamento con autoservizi, nonché alle sovvenzioni chilometriche per il potenziamento di ferrovie, tramvie, filvie extraurbane e funivie concesse all'industria privata.

Faccio rilevare, a questo punto, che nello elenco delle ferrovie da ricostruire è stata dimenticata la Capua-Piedimonte d'Alife, distrutta dalla guerra, ed i cui lavori debbono iniziarsi prima del dicembre p. v., come da comunicazioni ufficiose pervenuteci.

L'onorevole Ministro prenda atto, per cortesia, che gli impegni assunti dal Governo vanno mantenuti (ordine del giorno approvato dal Senato nella seduta del 9 luglio 1949, deliberazione del 7 maggio 1950 da parte della Commissione per le ferrovie presieduta dall'onorevole Battista) e che, in sede di bilancio, occorre dire la parola chiara perchè la suddetta ricostruzione sia subito finanziata con un primo impegno di spesa sui 6.146 milioni stanziati per tale scopo nel presente esercizio, oppure sui 5 miliardi di cui al capitolo 50 dello stato attuale di previsione delle spese per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata.

Dall'esame di questo programma sono portato appunto a rilevare che la più gran parte delle spese è stanziata per portare avanti i lavori relativi a nuovi tronchi ferroviari mentre la precedenza spetterebbe alla ricostruzione delle ferrovie preesistenti e danneggiate o distrutte dalla guerra. Tale è il caso della ferrovia Napoli-Piedimonte, la quale ha ceduto il passo perfino alla Napoli-Cancello-Benevento, già ricostruita nonostante che vi siano linee della rete statale che servono molte località interessate per detta ferrovia. Si aggiunga che la ditta concessionaria della Cancello-Benevento gestisce anche un'autolinea lungo lo stesso percorso, in concorrenza con la propria ferrovia e con quella dello Stato. Strano!

Ed è veramente strano questo comportamento ed è strano inoltre che si persista in una gestione commissariale della ferrovia Napoli-Piedimonte, gestione che dura da circa un trentennio. Faccio noto che mentre funziona il tratto ferroviario fra Capua e Napoli, linee automobilistiche affidate a ditte private funzionano fra Santa Maria e Napoli e fra Trentola, Giugliano e Napoli cioè su per-

corsi paralleli al tratto ferroviario ed altre linee automobilistiche sono in attività fra Santa Maria Capua Vetere e Piedimonte d'Alife, quale servizio sostitutivo ed integrativo della ferrovia distrutta in quest'ultimo tratto dai tedeschi in ritirata. Sul tratto ferroviario Capua-Napoli durante il 1949 si sono avuti circa 900 mila viaggiatori con un introito di 79 milioni e dispari e nel primo semestre del 1950, 323.000 viaggiatori con un introito di 34 milioni. Il servizio merci, che pur potrebbe rendere moltissimo, non è stato ancora ripristinato. Le autolinee messe dallo stesso Commissario governativo in concorrenza con la ferrovia sul tratto Santa Maria Capua Vetere-Napoli hanno dato per il 1949 650.000 viaggiatori con un introito di 70 milioni, e nel primo semestre 1950, 503.936 viaggiatori con un introito di 48 milioni e 320 mila lire. Quindi tutti i viaggiatori e tutti gli introiti sono stati sottratti alla ferrovia gestita sul percorso parallelo.

La autolinea sostitutiva e integrativa del tratto distrutto da Santa Maria Capua Vetere a Piedimonte, ma esercitata ora per l'intero percorso Piedimonte d'Alife-Napoli, ha dato nel primo semestre 1950 150.000 viaggiatori con un introito di lire 18 milioni e 108.000. Su tutte le autolinee autorizzate lungo la Piedimonte d'Alife, la gestione commissariale preleva dai privati il 40 per cento sull'introito lordo, al giorno, rimanendo a carico della ferrovia la spesa per i vari fattori, le forniture e bolature di biglietti, la tassa governativa e la contabilizzazione e la revisione dei prodotti. Nonostante questo complicato meccanismo di gestione, lo Stato ha versato per il 1949, 124 milioni per integrazioni di bilancio alla suddetta ferrovia.

Onorevole Ministro, riflettiamo assieme ai provvedimenti che bisogna prendere nell'interesse della collettività che mal sopporta questi complicati ed ibridi sistemi nella amministrazione e nella gestione di servizi importanti per la vita della Nazione.

Di fronte alle imponenti cifre riguardanti la ricostruzione delle ferrovie ed alle spese preventivate per il ripristino di altre reti statali e secondarie, e di nuovi tronchi di ferrovie da concedersi ad imprese private, si ha il diritto di presumere che gli organi direttivi e

responsabili della politica dei Trasporti abbiano legittimamente fiducia nello sviluppo delle ferrovie, e che per questo siano portati a curare sempre più il loro ammodernamento, soprattutto in rapporto con l'elettrificazione e con il coordinamento dei servizi automobilistici. In proposito desidero chiederle, in cortesia, onorevole Ministro, quando saranno iniziati i lavori già decisi l'anno scorso dal suo egregio predecessore per la elettrificazione della linea Cassino-Roma, che avrebbe dovuto essere (ed ancora più dovrebbe esserlo oggi) il presupposto della ferrovia interamente elettrificata Bari - Foggia - Benevento - Telesse - Caianello - Cassino - Roma, in cantiere fra le nuove ferrovie dello Stato per l'Italia meridionale.

Col detto potenziamento quella decrescente diminuzione dei viaggiatori per cui da 121 milioni del 1947 si è passati a 110 nel 1949 per le ferrovie a scartamento normale, e dai 104 milioni di viaggiatori all'anno del 1947 a 60 nel 1949, per le ferrovie a scartamento ridotto, pure essendo aumentati gli incassi per effetto degli aumenti di tariffa, potrebbe subire un arresto ed avviarsi, col coordinamento delle altre gestioni autonome, a migliorare la rispettiva situazione. A questo proposito molto lodevole è l'istituzione dei treni popolari.

Conta inoltre tener presenti i tre Istituti complementari delle ferrovie: l'Istituto nazionale trasporti (I.N.T.), l'Ente Autonomo Merci (E.A.M.), e la Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) i quali, aumentando i mezzi automobilistici di trasporto e trasformandoli nel senso del miglior impiego in rapporto con le ferrovie, potrebbero costituire il primo gruppo sperimentale del servizio automobilistico statale in un raggio limitato tra il domicilio dei clienti e lo scalo ferroviario, col sistema delle « casse mobili », così come da due anni si pratica in Germania e recentemente sulle ferrovie svizzere, pare con lodevole successo. Su questo è anche d'accordo il nostro egregio relatore, il quale ha notato che l'attività di trasporto merci è stata notevole, tanto che essa, nel 1949, ha dato un movimento di 1 milione 150 mila tonnellate, e che l'attività medesima merita di essere posta alle dipendenze delle ferrovie dello Stato e potenziata.

Tale nuovo servizio potrebbe colmare le lamentate deficienze nel trasporto delle merci a

domicilio ed evitare che le ferrovie assistano passivamente alla sostituzione dell'automobile privata nel servizio medesimo.

In proposito, la rivista « L'ingegneria ferroviaria » pubblica un largo studio, col quale si dimostra che il coordinamento dei due servizi è utile allo sviluppo ferroviario, purché i percorsi si aggirino in un raggio di 100 chilometri e purché sia facilitato il carico e lo scarico delle merci attraverso speciali carri ferroviari e speciali automezzi, con piani ribaltabili e con binari sui quali sia agevole spostare le casse mobili, nelle quali viene situata la merce da trasportare dalle fabbriche alla stazione e di qui ai mercati o al domicilio dei clienti. È logico che l'attuazione di un tale sistema importerà una notevole spesa di impianto, ma occorrerà pensare ad una tale o ad altre sistemazioni coordinate per evitare o correggere in gran parte il disavanzo che si nota nel bilancio delle ferrovie.

Importa far presente, inoltre, che anche le linee automobilistiche date in concessione potranno continuare ad avere pratica utilizzazione, ma nelle maglie ferroviarie prevalentemente e anche lungo gli stessi percorsi della ferrovia, ma con un biglietto di costo leggermente superiore a chilometro, che consenta ai due servizi di poter soddisfare le varie esigenze del pubblico, senza la possibilità di elidere la comune funzione sociale, che è quella di servire i cittadini. Per far ciò i due grandi organismi del Ministero dei trasporti non debbono vivere una vita separata fra loro, e la Motorizzazione civile, che ha un compito vastissimo da svolgere, non deve essere avulsa dalle esigenze dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

È stato portato all'approvazione del Senato il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, il quale riguarda la composizione e competenza del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato: in tale legge non sono previsti uno o più rappresentanti della Motorizzazione civile tra i componenti del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il che sta a confermare, sia pure in parte, quanto distacco esista tuttora tra i due organismi tecnico-amministrativi dello stesso Dicastero. In sostanza, balza evidente la necessità del coordi-

namento dei vari servizi e della smobilitazione di tutto ciò che risulta parassitario, come le gestioni autonome e quelle complementari.

Non vi potrà essere, secondo me, una stabile tendenza al miglioramento economico-amministrativo del bilancio in esame senza accettare il concetto unitario della gestione e la finalità sociale del servizio dei trasporti in uno Stato moderno.

Pur non volendo affatto diminuire l'efficacia dell'iniziativa privata, non sembra applicabile ad un servizio di pubblica utilità come quello dei trasporti, l'ibrida formula dello Stato responsabile di un servizio sociale così importante ma esercitato per l'interposta persona giuridica delle aziende private. Quindi, per me, o nazionalizzazione dei trasporti in concessione, sull'esempio dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, che è la più importante organizzazione statale italiana di tipo industriale, oppure responsabilità e carico finanziario alle ditte private incoraggiate e sorrette dallo Stato, ma nei limiti bene definiti e delimitati della concessione di un servizio di pubblica utilità.

In conclusione, indirizzo nettamente sociale anche in questo campo, con la finalità netta e decisa di coordinare i vari fattori della finanza e dell'economia statale all'esigenza moderna del traffico e al bene comune dei cittadini. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana di domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dare lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BISORI, *segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei Ministri ed ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici, marina mercantile e delle finanze, per sapere quali provvedimenti hanno adottato o intendono adottare — in via d'urgenza — per andare incontro alle laboriose popolazioni romagnole, duramente colpite ieri dal violento nubifragio che ha causato vittime umane, distrutto raccolti, abbattuto case, danneggiato spiagge e impianti portuali (1301).

MACRELLI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere i motivi per i quali vengono corrisposte ai magistrati le indennità di missione con eccessivo ritardo e se non ritenga indispensabile provvedere acchè dette indennità che rappresentano in gran parte rimborso di spese effettivamente sostenute vengano corrisposte con ogni sollecitudine e non con l'attuale lungaggine burocratica (1302).

PALESMO.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere la mancanza di risposta allo stesso quesito posto dallo interrogante al Ministro, nella discussione del bilancio dell'agricoltura — se e come si intenda di intervenire, per proteggere i produttori agricoli dalla speculazione in atto, che, basandosi sulla larga offerta del grano sul mercato, dovuta alla necessità di rialzo immediato da parte degli agricoltori, nonchè sulla certezza che i prezzi di ammasso per contingente determineranno quelli del pane, acquista il cereale a prezzi di parecchie centinaia di lire per quintale inferiori a quelli di ammasso, così assicurandosi larghi lucri senza alcun rischio.

Se pertanto non sembri opportuno di autorizzare i concorsi agrari provinciali ed acquistare il grano, alle stesse condizioni stabilite per l'ammasso per contingente, dai produttori che intendano fruire di queste provvidenze (1303).

DE LUCA.

Al Ministro dell'interno, per sapere se ritiene ammissibile, in base alle norme costituzionali vigenti, che un funzionario di polizia asporti da una automobile privata dei plichi esigendone la consegna; per sapere inoltre se ritiene compatibile con i diritti sanciti dalla Costituzione, che un funzionario di polizia possa ingiungere al conferenziere di non toccare nel suo discorso argomenti in contrasto con la politica dell'attuale Governo, violazione di legge questa, da addebitarsi al maresciallo dei carabinieri di Conegliano dislocato domenica 9 luglio ultimo scorso nel comune di Godega (1304).

GHIDETTI.

Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sono a conoscenza: 1) che la ditta Baron di Roma, su sol-

lecito del Governo della Repubblica argentina, ebbe ad affrettare la partenza dall'Italia di 400 operai specializzati, reclutati per l'esecuzione di importanti lavori per conto di quel Governo; 2) che contrariamente alle pattuizioni intercorse fra la ditta ingaggiatrice e le Autorità militari argentine interessate ai lavori, i detti 400 operai si trovano attualmente abbandonati senza protezione in territorio straniero e da quasi tre mesi reclamano insistentemente il pagamento dei lavori eseguiti.

Va considerata l'urgenza d'intervento del Governo italiano, al fine di impedire: a) il discredito delle istituzioni della Repubblica italiana, sia presso i lavoratori emigrati, che di fronte agli stranieri; b) che manchino alle famiglie italiane i mezzi di sostentamento, cui provvedevano, con le rimesse in denaro ufficialmente consentite, i congiunti emigrati in Argentina (1305).

GHIDETTI.

PRESIDENTE. Domani seduta segreta alle ore 9,30, e seduta pubblica alle ore 16,30, col seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30.

SEDUTA SEGRETA

I. Rendiconto delle entrate e delle spese del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 (*Doc. LXXXII*) (*Seguito della discussione*).

II. Progetto di bilancio interno del Senato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (*Doc. CXIV*) (*Seguito della discussione*).

ALLE ORE 16,30

SEDUTA PUBBLICA

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1109) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ed alle caratteristiche dei vini tipici denominati « Marsala » (388).

2. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ed alle caratteristiche del vino tipico denominato « Pasito di Pantelleria » (509).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. ROSATI ed altri. — Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

2. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

3. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

4. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

5. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

6. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,45).