

260.

SEDUTA DI VENERDÌ 5 FEBBRAIO 1965

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Deferimento a Commissione speciale</i>)	12711
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	12697
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	12711
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	12711
(<i>Svolgimento</i>)	12698
Interrogazioni, interpellanza e mozione (<i>Annunzio</i>)	12711
Interrogazioni (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	12698
RIGGIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	12700
MACCHIAVELLI	12700, 12701
DONAT-CATTIN, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	12701, 12702, 12704
ARMATO	12702
ABENANTE	12703
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	12705, 12706, 12707, 12708, 12709, 12710
ZUGNO	12705
BIAGGI NULLO	12707
ANGELINI	12709
Ordine del giorno della prossima seduta	12712

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BERRETTA: « Abilitazione degli ufficiali giudiziari ad autenticare firme, immagini e copie » (2052);

CANESTRARI ed altri: « Modifiche alla legge 21 dicembre 1961, n. 1336, sulla istituzione del ruolo dei collocatori » (2053);

CANESTRARI ed altri: « Estensione delle disposizioni contenute nell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 29 marzo 1946, n. 154, e nell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 settembre 1946, n. 106, agli ufficiali del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, già ufficiali di formazioni partigiane » (2054);

BERRETTA: « Modifica agli articoli 4 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1959, n. 1229, relativo all'ordinamento degli ufficiali giudiziari » (2059);

LENOCI ed altri: « Istituzione della qualifica di operaio addetto alle stazioni meteorologiche » (2055);

DEL CASTILLO e SGARLATA: « Modificazioni alla legge 24 marzo 1958, n. 195, ed alla legge 4 gennaio 1963, n. 1, in materia di organici e di promozioni dei magistrati » (2056);

AMODIO: « Modifica della legge 15 novembre 1964, n. 1162, relativa alla istituzione di una addizionale all'imposta generale sull'entrata » (2057);

BONTADE MARGHERITA ed altri: « Assistenza legale gratuita ai ricorrenti non abbienti e semplificazione del procedimento amministrativo e del procedimento giurisdizionale presso la Corte dei conti in materia di pensioni di guerra » (2058).

La seduta comincia alle 11.

PASSONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 29 gennaio 1965.

(È approvato).

Saranno stampate e distribuite. Le prime quattro, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

Turnaturi e De Maria: « Norme modificative ed integrative della legge 19 luglio 1962, n. 959, riguardante la revisione dei ruoli organici dell'amministrazione finanziaria » (785);

Curti Aurelio: « Norme modificative ed integrative delle leggi 19 luglio 1926, n. 959, 12 agosto 1962, n. 1289 e n. 1290, 16 agosto 1962, n. 1291, concernenti la revisione dei ruoli organici dell'amministrazione finanziaria e di quella del tesoro » (1441);

Cervone, Barba, Franzo e Scarlato: « Estensione dell'articolo 17 della legge 12 agosto 1962, n. 1289, e dell'articolo 25 della legge 12 agosto 1962, n. 1290, al personale che presta servizio, anche se assunto dopo il 15 giugno 1962, nell'amministrazione centrale del tesoro e nei reparti danni di guerra delle intendenze di finanza » (1108);

Armato: « Riconoscimento del servizio prestato in qualità di cottimista, al personale "diurnista" dell'amministrazione finanziaria inquadrato ai sensi delle leggi 19 luglio 1962, n. 959, e 12 agosto 1962, nn. 1289 e 1290 » (1355);

Cappugi, Bianchi Gerardo, Galli e Zanibelli: « Modifiche ed aggiunte alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato » (1440);

Terranova Corrado: « Istituzione del tribunale di Noto » (1944);

Tantalo, Nucci e Sgarlata: « Modifiche ed integrazioni alla legge 5 marzo 1961, n. 90, sullo stato giuridico degli operai dello Stato » (1978);

Cannizzo: « Istituzione del tribunale civile e penale a Sant'Agata Militello » (1186);

CANNIZZO: « Istituzione di una sezione di corte d'appello a Siracusa » (1200);

Picciotto, Illuminati, Bronzuto, Di Lorenzo, Seroni, Natta, Rossanda Banfi Rossana,

Berlinguer Luigi, Loperfido, Scionti, Levi Arian Giorgina e De Polzer: « Norme per la sistemazione, la formazione e il reclutamento del personale insegnante e non insegnante nelle scuole statali » (1712);

Romanato: « Norme per la sistemazione del personale direttivo e docente di ruolo e non di ruolo » (1883).

La Camera accorda altresì l'urgenza per la proposta di legge n. 1712.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Macchiavelli, al ministro della marina mercantile, « per sapere se nel programma dell'ispettorato delle capitanerie di porto teso ad assegnare a tutte le capitanerie di porto mezzi nautici moderni ed efficienti per far fronte ai numerosi compiti ad esse affidati dalla legge, sia stato tenuto conto dei nostri cantieri navali minori, tuttora in crisi. L'interrogante ritiene infatti non essere opportuno commissionare il naviglio occorrente a cantieri stranieri, in quanto esistono in Italia tecnici e maestranze altamente qualificati nel settore del naviglio leggero che potrebbero — di concerto coi competenti uffici ministeriali — costruire qualsiasi tipo di natante efficiente e funzionale » (1493).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile ha facoltà di rispondere.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero prima di tutto ringraziare l'onorevole interrogante per la cortese favorevole valutazione fatta in più occasioni dell'opera svolta nella propria competenza dal Ministero della marina mercantile.

Quanto al contenuto dell'interrogazione, premetto che nella graduale attuazione del piano di fornitura e di destinazione di mezzi nautici ai servizi in mare delle capitanerie di porto è stato svolto un attento studio di carattere tecnico ed economico allo scopo di identificare i tipi di imbarcazione meglio rispondenti, per qualità e caratteristiche, ai vari servizi.

Tale indagine ha assunto particolare interesse per quanto riguarda le unità da destinare al salvataggio. Infatti questo servizio, che risponde ad esigenze essenziali e costituisce uno dei compiti più impegnativi delle autorità marittime, richiede imbarcazioni di particolari caratteristiche, capaci di affrontare i

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

mare in qualsiasi condizione per recare soccorso alle imbarcazioni.

Di qui la necessità che dette imbarcazioni rispondano con assoluta certezza ai requisiti accennati non solo per le caratteristiche che i cantieri possono dichiarare in fase di studio o di prove in vasca, ma per quanto può effettivamente risultare da un lungo periodo di pratica sperimentazione nelle più diverse condizioni d'impiego.

Le predette considerazioni valgono sia per le costruzioni in ferro sia per quelle in legno. Per queste ultime è da tenere presente, in particolare, che nessun cantiere nazionale è attualmente in grado di garantire l'impiego di legnami aventi lunga stagionatura, tali da assicurare una adeguata durata delle costruzioni. Si accenna in proposito che le due imbarcazioni di salvataggio tipo Barnett, recentemente giunte dall'Inghilterra, sono costruite con materiali tenuti per cinque anni a stagionare nei depositi della *Royal national lifeboat institution* e che, al contrario, qualche motovedetta in legno ordinata in un cantiere nazionale si è resa inutilizzabile, nonostante la più attenta manutenzione, dopo solo sette anni dalla data di consegna, per impiego di legname non sufficientemente stagionato.

La ricerca di mercato è stata estesa alle principali nazioni aventi una lunga tradizione in materia (Inghilterra, Olanda, Germania, Stati Uniti), ma non ha trascurato, evidentemente, la produzione cantieristica nazionale.

I risultati sono stati i seguenti: per quanto riguarda la produzione nazionale, l'industria cantieristica italiana, nonostante i suoi indiscutibili meriti e la ben nota capacità, non è presentemente in grado di fornire imbarcazioni specializzate nei servizi di soccorso, mancando di una specifica esperienza.

Nello scorso mese di aprile sono stati invitati 22 cantieri navali nazionali a far conoscere se avessero in produzione ed allo studio la costruzione di unità in ferro destinate al soccorso. La maggior parte dei cantieri interpellati non fornì alcuna risposta, altri risposero che tale tipo di costruzione non rientrava nella normale produzione e solo due dettero risposte evasive, chiedendo tempo per porre in atto appositi studi.

Appare evidente che in un campo tanto difficile e delicato qual è la progettazione di unità di soccorso impiegabili con qualunque tempo, non si può sostituire all'esperienza secolare di altre nazioni e ad una produzione selezionata sul piano mondiale l'improvvisa-

zione di cantieri non aventi una specifica esperienza in materia. Ciò determinerebbe, come finora è avvenuto, il rischio di avere imbarcazioni non rispondenti allo scopo, con spreco del pubblico denaro e, soprattutto, con pregiudizio delle possibilità di dare quella sicura assistenza in mare alla quale l'amministrazione è chiamata per obbligo di legge.

I mezzi finora costruiti in Italia, sia per l'Amministrazione della marina mercantile sia per le altre, che pure concorrono ai servizi di soccorso, sono tutti impiegabili in condizioni di tempo non del tutto pregiudizievoli. Quando improvvise e violente burrasche sorprendono in mare pescatori o marittimi imbarcati su piccole imbarcazioni o naviganti da diporto poco prudenti o poco esperti, nessuna delle unità attualmente disponibili è in grado di uscire dai porti, con l'unica eccezione delle due imbarcazioni tipo Barnett di recente provvista, che sono in condizioni di affrontare qualsiasi mare.

Prossimamente anche la motovedetta tipo *Mayerform*, ora in costruzione, sarà in grado di operare in analoghe proibitive condizioni di tempo.

Per la costruzione di unità destinate ai servizi di polizia ed alla vigilanza sulla pesca, per le quali non sono richieste eccezionali qualità nautiche e di robustezza, si è invece fatto sempre ricorso all'opera dei cantieri nazionali e di essi si continuerà a servirsi per le future ordinazioni.

Si è fatto ricorso ai cantieri italiani tutte le volte che ciò è stato reso possibile dalla natura della costruzione. Precisamente è stata affidata al cantiere Pellegrino di Napoli la costruzione della sopraccennata motovedetta veloce tipo *Mayerform* che è quanto di meglio oggi sia in uso presso i principali paesi marittimi.

Trattandosi di costruzione in ferro e su brevetto ceduto dalla ditta estera progettatrice dell'unità, non esistevano difficoltà alla realizzazione del progetto da parte di un cantiere italiano.

A tale proposito non è superfluo accennare che nessun cantiere è in grado di porre allo studio, progettare, realizzare e sperimentare un prototipo di imbarcazione di salvataggio, affrontando spese molto elevate per una produzione che può prevedersi limitata a poche unità. Per tale impossibilità tutti i cantieri indistintamente hanno sempre offerto scafi d'imbarcazioni da diporto prodotti in serie, con adattamenti che non possono in alcun modo modificare le qualità nautiche.

Per quanto riguarda la produzione estera, è attualmente in corso la cessione da parte del dipartimento della marina degli Stati Uniti di due unità di salvataggio in ferro da 44 piedi, del tipo impiegato dalla *U. S. Coast Guard*. La fornitura mira, tra l'altro, a studiare la possibilità di ordinare ai cantieri nazionali, sulla base dei due prototipi, un maggior numero di esemplari, per un più largo impiego.

Sarà pure necessario continuare a fare ricorso ai cantieri esteri, e specialmente britannici, per le commesse di unità in legno da destinare ai servizi di soccorso in mare, dato che, al di sopra di qualunque considerazione di carattere economico o protezionistico, occorre dare la prevalenza alla necessità di poter disporre di mezzi adatti a tutelare, in qualsiasi condizione di tempo, la vita dei lavoratori operanti sul mare.

Nessuna nazione, in questo particolare campo di costruzioni, può ritenersi autosufficiente. La stessa Inghilterra, che pure vanta una lunga tradizione in materia, ha recentemente importato dagli Stati Uniti d'America lo stesso tipo di imbarcazione da 44 piedi della *Coast Guard*, per sperimentarlo ed eventualmente riprodurlo presso i propri cantieri navali.

Per concludere, i cantieri navali italiani saranno favoriti tutte le volte che il tipo e le caratteristiche dei natanti da costruire non rendano indispensabile il ricorso a cantieri esteri. Ciò, almeno, fino a quando i cantieri italiani non avranno acquistato una sufficiente esperienza nel campo delle unità destinate al soccorso in mare. Le commesse in Italia, su prototipi importati dall'estero, non mancheranno di contribuire alla formazione di questo particolare ramo dell'attività cantieristica.

In ordine poi all'attuazione di un programma organico, per risolvere la questione ed il relativo finanziamento è stata già interessata l'Amministrazione del tesoro.

PRESIDENTE. L'onorevole Macchiavelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MACCHIAVELLI. Ringrazio anzitutto l'onorevole sottosegretario delle cortesi espressioni che ha voluto usare nei miei riguardi e dell'ampia risposta alla mia interrogazione, che era volutamente prudente in quanto sapevamo le attuali difficoltà esistenti nel nostro paese per la costruzione di naviglio altamente specializzato per il soccorso.

Sappiamo anche che, nell'opera veramente pesante che l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario stanno svolgendo per il

potenziamento del loro importante e delicato dicastero, si devono affrontare gravi problemi e, vorrei dire, qualche volta bisogna iniziare *ab ovo*.

Il nostro desiderio era per altro quello di richiamare l'attenzione del ministro della marina mercantile e del Governo su due importanti questioni. La prima riguarda i nostri tecnici. È vero che essi non sono oggi sufficientemente specializzati per questo tipo di imbarcazioni; ma attraverso aiuti, studi e concorsi potranno essere invogliati ad orientarsi anche verso questo settore, il quale potrà avere domani uno sviluppo notevole.

La seconda questione si riferisce alla situazione dei nostri cantieri. Questi sono in crisi. Tanto i cantieri dello Stato quanto i cantieri privati attraversano enormi difficoltà. Per cause indipendenti dalla volontà del nostro Governo, si è avuta una carenza legislativa in tema di provvidenze a favore dei cantieri, in quanto siamo tuttora in attesa di ottenere dalla C.E.E. l'assenso all'approvazione di disegni di legge indispensabili per poter far rifiorire la nostra cantieristica.

RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Credo che non più tardi di martedì dell'entrante settimana si avrà la risposta, che ritengo favorevole.

MACCHIAVELLI. La ringrazio, onorevole sottosegretario, per questa anticipazione.

Vorrei rivolgere un ulteriore invito ad operare attivamente affinché i nostri cantieri possano lavorare in concorrenza con la cantieristica mondiale, specialmente con quella del Giappone e del nord Europa.

La situazione è delicata, specialmente per la nostra Liguria. Alcuni cantieri sono falliti o hanno chiuso. Quelli del Tirreno incontrano notevoli difficoltà. A questo proposito desidero ringraziare il ministro e il sottosegretario per la marina mercantile per aver accolto la nostra richiesta di ricevere la commissione interna dei cantieri del Tirreno, che in tal modo potrà esporre la gravissima situazione in cui versa una parte importante della nostra regione, e cioè il comune di Sestri Levante e i comuni finitimi, dove i lavoratori dei cantieri sono stati posti in Cassa integrazione a 24 e 32 ore perché non vi è un carico di lavoro sufficiente.

Se nelle impostazioni programmatiche del Governo si terrà conto della situazione generale dei nostri cantieri, ne avremo un notevole, duplice vantaggio. Innanzi tutto si darà lavoro a queste maestranze le quali, se non lavorano, possono esserci portate via da can-

tieri germanici e inglesi, come è spesso accaduto in questi ultimi tempi. In secondo luogo, si potrà ammodernare la nostra flotta.

Concludendo, ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta e specialmente della precisazione con la quale ci ha assicurato che la carenza legislativa in tema di cantieri sarà sollecitamente colmata.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Macchiavelli, al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere se ritenga opportuno — per andare incontro alle esigenze della categoria degli autotrasportatori artigiani — stabilire una tariffa differenziata a seconda che il camion sia vuoto o carico, sulle autostrade a pedaggio gestite da aziende di Stato: segnatamente lungo il tratto Genova-Serravalle, dove gli autocarri con portata superiore ai 20 quintali sono obbligati a servirsi dell'autostrada, dato il divieto di transito stabilito dal decreto presidenziale 21 dicembre 1961 sulla statale 35 dei Giovi » (1494).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

DONAT-CATTIN, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Desidero far presente che, secondo quanto ha riferito l'I.R.I. al Ministero delle partecipazioni statali, la misura delle tariffe da applicare sulle varie autostrade in concessione risulta stabilita nella convenzione 2 febbraio 1962 fra la Società autostrade e l'« Anas », unicamente in funzione della categoria dei veicoli ed in base alla loro portata utile se destinati al trasporto merci.

Non è quindi possibile l'applicazione, richiesta dall'onorevole interrogante, di tariffe differenziate a seconda che il veicolo sia carico o meno, in quanto tale criterio, oltre a contrastare con la detta convenzione, darebbe vita a numerose controversie sull'accertamento delle condizioni di carico dei singoli veicoli ed al conseguente rallentamento agli stessi caselli terminali delle autostrade.

La circostanza, poi, che con decreto presidenziale 21 dicembre 1961, n. 61, sia stato disposto il divieto di transito per gli autocarri con portata superiore ai venti quintali sulla statale n. 35 non può avere alcuna influenza nel senso desiderato, trattandosi di un provvedimento adottato anteriormente alla stipulazione della convenzione citata e del quale è stato ovviamente tenuto conto nella formulazione delle clausole concordate.

PRESIDENTE. L'onorevole Macchiavelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MACCHIAVELLI. Mi rendo perfettamente conto delle difficoltà che si frappongono all'accoglimento della richiesta da me avanzata. Mi consenta però l'onorevole sottosegretario di non essere soddisfatto della sua risposta, non già perché non mi renda conto dei termini della questione quanto perché una categoria di operatori economici continua a trovarsi in notevoli difficoltà, essendo costretta da un decreto a transitare esclusivamente su un'unica strada, che è a pedaggio obbligato.

La concessione almeno di agevolazioni tariffarie ai veicoli che transitino senza carico avrebbe potuto rendere meno grave la situazione di questi autotrasportatori.

Mi auguro comunque che il problema possa essere riesaminato, anche perché il pericolo di contestazioni al casello potrebbe essere evitato tenuto conto che già vengono effettuati controlli, come quello del dazio, nelle immediate vicinanze dell'imbocco dell'autostrada.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Romualdi, al ministro delle partecipazioni statali, « per conoscere le ragioni per le quali uno dei tre posti di ispettore generale, previsti dall'organico del Ministero — non tenuto conto naturalmente degli ispettori in soprannumero per la legge Pitzalis — è vacante da oltre due anni, con logico pregiudizio per la carriera di coloro che hanno maturato l'anzianità richiesta » (1702).

Poiché l'onorevole Romualdi non è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, entrambe dirette al ministro delle partecipazioni statali, saranno svolte congiuntamente:

Armato e Ceruti, « per conoscere i motivi in ordine ai quali è stato disposto il licenziamento di quattro lavoratori dipendenti dallo stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco; se ritenga di intervenire allo scopo di far revocare tale provvedimento che, nella particolare situazione venutasi a determinare a seguito delle massicce riduzioni di orario di lavoro operate presso il predetto stabilimento, concorre a mantenere uno stato di agitazione e di malcontento, estremamente pregiudizievole per lo stesso andamento dell'attività industriale » (1740);

Abenante, « per conoscere se e come sia intervenuto per impedire il provvedimento adottato dalla direzione dell'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco (Napoli) che ha effettuato 4 licenziamenti per fatti non avvenuti nella azienda e che si presume siano accaduti fuori

della fabbrica e per i quali non risulta che allo stato sia avviato alcun procedimento giudiziario. Il carattere provocatorio del provvedimento risulta evidente dal fatto che esso è stato posto in atto a sciopero sospeso e nel momento in cui aveva luogo l'incontro al Ministero delle partecipazioni statali. L'interrogante sottolinea il fatto che ancora una volta come nel passato una azienda I.R.I., nel momento in cui il Parlamento è impegnato a varare provvedimenti legislativi atti a concretizzare lo statuto operaio e assicurare così sicurezza e libertà sui luoghi di lavoro, agisca al di fuori di ogni legalità democratica e costituzionale fino a sostituirsi al giudice naturale per colpire cittadini che non sono stati neppure incriminati. In particolare si chiede di conoscere come il ministro interrogato si adopererà per far revocare il provvedimento e per evitare che anche questa volta dichiarazioni di uomini di Governo siano ignorate dalle direzioni delle aziende I.R.I. » (1761).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Secondo quanto riferito dall'I.R.I., i quattro operai licenziati dalla società Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco si sarebbero resi responsabili di una grave aggressione al capo degli addetti alla sorveglianza che ha subito lesioni di una certa entità. Essendo l'episodio accaduto nel corso di una agitazione molto vivace conseguente a riduzioni di orario e con notevoli ripercussioni esterne, dopo il fatto la Finmeccanica, nella quale l'azienda è inquadrata, prese contatto con il Ministero delle partecipazioni statali.

Poiché l'increscioso episodio aveva avuto luogo fuori dello stabilimento, il Ministero consigliò di procedere alla denuncia all'autorità giudiziaria dei presunti responsabili ed alla sospensione dal lavoro in attesa di giudizio. L'azienda ha ritenuto di agire in modo diverso, ma occorre notare che si tratta di materia rientrante nelle competenze aziendali autonome per quanto attiene all'applicazione di direttive di principio, seppure si sia creata nel caso una diversità di indirizzi che solleva complessi problemi.

Al di là di questo, rimane deplorabile (a parte individuali responsabilità) il ricorso alla violenza connesso con vertenze di lavoro, per quanto aspre esse siano e dolorose nelle loro conseguenze, poiché tale ricorso limita la pos-

sibilità di applicazione delle ben note direttive del Ministero, che rimangono ferme e valide, intese a creare nell'ambito delle aziende a partecipazione statale i presupposti per la migliore collaborazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Armato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ARMATO. Mi è parso di capire dalla risposta del rappresentante del Governo che esiste quasi una differenza di valutazione in ordine ai provvedimenti adottati nei confronti di questi operai colpiti da licenziamento.

L'episodio si inquadra nel clima particolare che si è creato in questo stabilimento di Pomigliano d'Arco a seguito di massicce riduzioni di orario operate dalla direzione aziendale. Noi sappiamo — e lo sanno le organizzazioni sindacali — che è in corso una trattativa con il Ministero allo scopo di realizzare i provvedimenti più opportuni. Sarà questa una buona occasione anche per accertare se la crisi dello stabilimento di Pomigliano d'Arco sia, come si dice, strutturale, o non dipenda anche da una certa imprevidenza dimostrata in passato dalla responsabilità aziendale, dal gruppo della Finmeccanica e dall'I.R.I. Chiediamo che il Ministero delle partecipazioni statali su questo specifico argomento, che probabilmente esula dalla materia della nostra interrogazione, ci faccia conoscere il suo pensiero.

Non vi è dubbio però che l'episodio in sé e gli stessi licenziamenti si inquadrano nella atmosfera pesante creata all'interno di questo stabilimento. In occasione di altri incontri abbiamo denunciato che non esistono relazioni tra le maestranze e la stessa direzione aziendale. In passato vi è stato un rifiuto sistematico, da parte di coloro che hanno la responsabilità di dirigere lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, di aprire un qualsiasi colloquio con le organizzazioni sindacali, vi è stato il tentativo di tenere in non cale l'azione delle commissioni interne e perfino di contestarne la funzione.

È concepibile che proprio in uno stabilimento dell'I.R.I., a cui lo Stato partecipa, si stabiliscano relazioni di lavoro che probabilmente non esistono nemmeno dove si ha una gestione esclusivamente privata dell'impresa? Ho ritenuto di mettere l'accento su questo particolare aspetto, perché penso vi siano responsabilità direzionali, non solo in ordine alla capacità di gestione dello stabilimento di cui si parla, ma anche relativamente al modo di condurre le relazioni con i lavoratori, con il personale e con i sindacati. Su questo desi-

dereremmo una risposta il più possibile precisa.

Ho preso atto con soddisfazione del fatto che il sottosegretario ha detto che esiste una differenza di valutazioni in ordine agli indirizzi all'interno del complesso delle partecipazioni statali. Mi rendo conto che non è la prima volta che si verifica, all'interno delle partecipazioni statali, un contrasto fra alcune direttive ed il comportamento di certe aziende, che l'onorevole sottosegretario definisce rientrando nelle competenze aziendali, ma che appare invece in netto contrasto con gli orientamenti di politica generale.

Pertanto, se posso dichiarare la mia soddisfazione per l'atteggiamento, per i consigli che il Ministero ha dato per la soluzione della vertenza, d'altro canto non mi posso dichiarare soddisfatto per la sostanza, per il modo in cui la direzione aziendale si è comportata. Appare strano che la direzione aziendale, nello stesso momento in cui giustifica il licenziamento in tronco di cinque operai con il reato di violenza da essi commesso, non si sia poi assunta la responsabilità di denunciare all'autorità giudiziaria gli stessi lavoratori per fatti che sono avvenuti fuori della fabbrica. O, se sono avvenuti all'interno, perché la denuncia non vi è stata?

Non basta dire che vi è stata la violenza. Se violenza vi è stata, se vi sono dei lavoratori che si sono resi colpevoli di questo reato, siamo i primi a riconoscere che essi vanno perseguiti. Ma non vi è stata denuncia. Speriamo veramente che episodi del genere non abbiano più a verificarsi.

Vorrei approfittare dell'occasione, onorevole sottosegretario, per chiederle che il problema del comportamento delle aziende dell'I.R.I. nella provincia di Napoli sia rivisto in maniera unitaria, nel senso che si possa creare anche una prospettiva. Bisogna impartire direttive precise perché finalmente si esca da un clima di provvisorietà, di incertezza, dipendente dal fatto che funzionari e dirigenti vengono spesso trasferiti in un'azienda di Stato per non aver dato buona prova in un'altra.

Noi oggi sappiamo — e le organizzazioni sindacali lo hanno denunciato — che, mentre in uno stabilimento si è in presenza del problema della riduzione dell'orario di lavoro a causa della crisi, in un altro stabilimento dell'I.R.I., sempre del ramo meccanico, vi sono commesse per due o tre anni: mi riferisco all'«Aerfer». Proprio per questa mancanza di una politica unitaria non si riesce a ristrutturare gli stabilimenti in relazione alle commesse esistenti ed operare anche quel ne-

cessario travaso di personale che possa consentire sufficienti tassi di occupazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Abenante ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ABENANTE. Per la verità, dopo questa risposta bisognerebbe gridare: viva l'I.R.I., abbasso la direzione! Le cose dette dall'onorevole sottosegretario, confermando in definitiva ed aggravando le responsabilità della direzione aziendale ed il carattere provocatorio del provvedimento adottato, pongono una serie di questioni che bisogna affrontare. Non ci si può limitare ad affermare l'esistenza delle rispettive sfere di competenza, per dichiararsi poi impossibilitati ad intervenire, ad impartire disposizioni, a determinare indirizzi.

Può una direzione aziendale sostituirsi al magistrato? Nel caso in esame non vi è stata denuncia, eppure si condanna i lavoratori senza una sentenza. Quando si porrà dunque fine agli abusi, al carattere extraterritoriale delle aziende anche a partecipazione statale? Quando, in definitiva, alcuni dirigenti — compreso il Baldi — cambieranno mentalità nei confronti dei lavoratori?

La cosa più grave è che quanto è avvenuto all'Alfa Romeo non è che un anello di una catena e di un'azione più vasta in atto nelle aziende napoletane a partecipazione statale, per soffocare i diritti democratici e di libertà. Sono di quest'ultima settimana gli episodi avvenuti all'Italsider di Bagnoli, dove si è concesso di nuovo un premio antisciopero ai lavoratori di quei reparti che non avevano partecipato all'ultima lotta sindacale. È di questi giorni la multa comminata ai lavoratori della F.M.I. per avere proclamato uno sciopero che solo *a posteriori* era stato avallato dal sindacato. È dell'altro ieri la multa di tre ore ai lavoratori dell'«Aerfer», in sciopero per la revisione delle tabelle dei cottimi. È di ieri il ricatto posto dalla direzione di un'altra azienda, l'Avis, la quale ha avvertito i lavoratori che, qualora avessero insistito nell'azione sindacale per rivedere i cottimi e l'orario di lavoro, un gruppo di operai sarebbe stato sospeso. Ecco in quale ambiente si colloca l'azione dell'Alfa Romeo; ecco in quale situazione si pone l'impossibilità per il Ministero delle partecipazioni statali di intervenire!

Certo, molta acqua è passata sotto i ponti della famosa circolare Bo. Che valore aveva quella circolare? Come se ne controlla l'attuazione a livello della direzione politica nelle aziende a partecipazione statale? Ha il Ministero un quadro permanente e aggiornato, che

permetta di intervenire contro gli illegalismi che le aziende commettono nel quadro delle loro competenze?

La verità è che a Napoli l'I.R.I. continua ad assolvere il vecchio ruolo che ebbe nel periodo della ricostituzione capitalistica degli anni 1948-1953, quando era all'avanguardia dell'offensiva antidemocratica e antioperaia, quando i maggiori licenziamenti avvennero proprio nelle aziende I.R.I. Oggi invece è all'avanguardia dell'azione confindustriale contro le libertà democratiche all'interno delle aziende.

Che cosa c'è dietro il provvedimento dell'Alfa Romeo? Vi è il tentativo della direzione di coprire le responsabilità in ordine agli indirizzi produttivi adottati; 11 miliardi sono stati investiti per portare avanti un accordo con la *Renault* senza le necessarie sufficienti garanzie, quando già negli ambienti economici competenti era prevista una limitazione del ritmo di espansione della produzione automobilistica e già si poteva prevedere una contrazione della collocazione delle auto *Renault* sullo stesso mercato interno. L'Alfa Romeo cerca di fiaccare l'iniziativa operaia oggi che si smantellano macchinari che vengono portati via dall'azienda, senza che sia stato rispettato un altro impegno, onorevole sottosegretario: quello di avviare entro il 31 dicembre il discorso con i sindacati dei lavoratori sul futuro produttivo dell'Alfa Romeo. Questo è un impegno che era stato assunto con tutte le organizzazioni sindacali.

Il rapporto abnorme che esiste tra il Ministero delle partecipazioni statali e i poteri delle aziende viene fuori nell'ultimo episodio che credo amareggi tutti noi: l'episodio della S.A.I.M.C.A., dove da parte del Ministero sono state fornite garanzie che l'I.S.A.P. si rifiuta di rispettare o comunque di portare a termine.

I lavoratori di Napoli difficilmente riescono a capire quale sia la sfera di competenza del Ministero e quale sia quella delle aziende. I lavoratori fanno di essere ingiustamente colpiti e pongono a se stessi l'interrogativo: chi è che comanda? È il vecchio, solito interrogativo, onorevole sottosegretario. Comanda il Ministero o comanda il Baldi? Chi nomina, in definitiva, questa gente? Quando si licenzierà un direttore di azienda che opera in questo modo, invece di trasferirlo e di promuoverlo, come avviene oggi? Cosa si aspetta a dare un esempio moralizzatore? In Italia si riesce solo a rimuovere il presidente della Croce rossa, ma non si caccia via un direttore di azienda a partecipazione statale che

opera in questo modo e contro il parere dello stesso Ministero.

Per questi motivi mi dichiaro insoddisfatto: e le dico, onorevole sottosegretario, che utilizzerò la risposta che ella mi ha dato per riaprire la questione in termini di lotta sindacale. Insieme con gli amici della C.I.S.L. diremo ai lavoratori che il Ministero era contrario al licenziamento; e, oltre che condurre una battaglia per lo sviluppo produttivo delle aziende a partecipazione statale, porremo il problema della riassunzione di questi quattro lavoratori licenziati. Così facendo, onorevole sottosegretario, in definitiva contribuiremo a ristabilire un nuovo rapporto tra direzione aziendale e Ministero: perché non basta deprecare, ma, in casi del genere, occorre agire.

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Desidero precisare che le organizzazioni sindacali hanno avuto conoscenza della posizione del Ministero dodici ore dopo che erano stati annunciati i licenziamenti, in un incontro avvenuto nella sede stessa del Ministero.

Perché sia dissipato ogni dubbio, desidero aggiungere che la direttiva secondo la quale i presunti colpevoli avrebbero dovuto essere sospesi dal lavoro e deferiti all'autorità giudiziaria non è dell'I.R.I., ma unicamente del Ministero delle partecipazioni statali.

Per ciò che concerne le competenze, non era possibile agire diversamente, sulla base delle norme vigenti in questa materia. (*Interruzione del deputato Abenante*). Il Ministero non ha competenza per intervenire nel merito di questioni di tale natura, ma può soltanto impartire direttive di carattere generale, sulla cui esecuzione poi lo stesso Ministero non ha un ben definito mandato di controllo, almeno per il fatto che è stato finora escluso che possa svolgere funzioni ispettive. Occorre pertanto modificare la normativa in vigore, prima di chiedere un qualsiasi intervento ministeriale in merito.

Quanto alle nomine, il Ministero procede alla designazione degli amministratori degli enti, non identificabili con i responsabili delle relazioni aziendali con il personale.

Circa le informazioni richieste dall'onorevole Armato sulla situazione produttiva dell'Alfa Romeo di Pomigliano, devo far presente che, d'accordo con le organizzazioni sindacali, è stato deciso di spostare l'incontro già prestabilito per l'inizio del 1965 un po' più

avanti, quando sarà definito un accordo che deve influenzare tutta la materia in discussione.

ARMATO. È confermato questo incontro con i sindacati?

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Sì. I rappresentanti di tutti e tre i sindacati sono stati d'accordo con me nel ritenere che fosse meglio discutere la situazione relativa agli orari di lavoro solo quando si fosse di fronte a fatti certi. Comunque, nella migliore delle ipotesi, la normalità per quanto riguarda gli orari di lavoro non potrà essere raggiunta prima della fine del corrente anno, in quanto l'eventuale nuova produzione comporta l'installazione di nuovi impianti e di nuovo macchinario e quindi un notevole dispendio di tempo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Zugno, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se ritenga urgenti i lavori di ammodernamento della strada statale n. 294 della valle di Scalve, al fine almeno di consentire il collegamento del comune di Paisco Loveno (Brescia) con il fondo valle mediante un regolare servizio di autobus. Il problema è urgente anche allo scopo di consentire ai ragazzi dai 12 anni in su di frequentare la scuola d'obbligo e le scuole secondarie a Cedeolo » (1465).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'Azienda autonoma delle strade statali ha autorizzato il compartimento della viabilità di Milano a redigere la perizia relativa ai lavori di ammodernamento della strada statale n. 294 della valle di Scalve, nel tratto compreso appunto tra Forno d'Allione e Loveno.

Il progetto in questione, sebbene sia particolarmente impegnativo e complesso data la natura montana della strada e richieda soprattutto accurati lavori *in situ*, oltre che un laborioso lavoro a tavolino, risulta essere ormai in via di ultimazione; e pertanto verrà quanto prima trasmesso all'esame dei competenti organi dell'azienda.

Infine comunico che, essendo stati eseguiti i lavori di prima sistemazione della strada in questione con l'eliminazione delle strettoie più pericolose e con il miglioramento di quattro tornanti, fin dall'inizio del decorso anno scolastico è stato possibile attuare un apposito servizio di autobus tra Paisco Loveno e Forno d'Allione.

PRESIDENTE. L'onorevole Zugno ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ZUGNO. Devo esprimere il mio ringraziamento all'onorevole sottosegretario per la risposta datami, sia perché in essa è stato fatto riferimento a quanto è già stato realizzato, sia perché vi è contenuta la promessa per il completamento dell'opera, che mi auguro possa trovare sollecita realizzazione.

Il problema ha natura non soltanto economica, ma anche sociale: esso interessa infatti zone che hanno bisogno di potersi sviluppare sotto l'aspetto economico e sociale, e quindi anche sotto quello della soddisfazione degli obblighi scolastici. Bisogna tener presente che il problema del collegamento dei comuni montani (Paisco è uno dei pochi comuni che fino a qualche anno fa era tagliato fuori da ogni possibilità di comunicazione) interessa anche la formazione diretta delle nuove generazioni. I giovani che hanno l'obbligo di frequentare la scuola fino al quattordicesimo anno (obbligo che non è soltanto verso se stessi, ma anche verso la società), troppe volte in zone montane non possono assolverlo per la mancanza di strade e di mezzi di comunicazione.

In conclusione, mi sia consentito un augurio: che con solerzia si esamini la situazione di tutte le strade montane della provincia di Brescia statizzate con la legge n. 126 e che congiungono alcuni comuni con centri del fondo valle o con strade di grande importanza, perché possano essere retificate con varianti ed adeguate alle nuove esigenze di sviluppo turistico, economico e sociale.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Seguirò con particolare attenzione il problema sollevato dalla sua interrogazione, onorevole Zugno.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Macchiavelli, ai ministri dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali, « per sapere a che punto si trovino i lavori per il raddoppio della camionale Genova-Serravalle (lotto X), che hanno subito recentemente una interruzione a seguito del crollo di una torre di acciaio sul torrente Secca. In modo particolare per sapere se entro la prossima primavera tali lavori saranno terminati: in caso contrario, quale azione intendano svolgere affinché venga completato in tempo anche tale importante lotto, necessario per lo snellimento del traffico commerciale e turistico, tuttora eccessivamente lento e che pertanto reca grave nocimento all'economia di Genova e del suo porto » (1495).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'apertura al traffico, in sede doppia, di tutta l'autostrada Genova-Serravalle era prevista per il giugno 1965. I lavori del X lotto — affidati a suo tempo alla società per azioni « Fondiaria imprese edili » — avevano già un certo ritardo prima che avvenisse il crollo di una centina della campata n. 5 del ponte sul torrente Secca. Comunque, non avendo l'impresa stessa dimostrato di poter terminare i lavori stessi entro i termini previsti, l'« Anas » aveva consentito che il lotto X in parola fosse scisso in due sottolotti, dei quali uno, costituito dai viadotti Secca e Meregò e tratti contigui, venne confermato alla stessa Società fondiaria imprese edili (che stava conducendo quei lavori) mentre l'altro veniva assunto direttamente dalla società concessionaria.

Successivamente, poiché era stata nel frattempo accertata — in dipendenza della infida natura dei terreni — la necessità di provvedere a numerose opere aggiuntive, oltre a quelle previste con progetto principale, è stato ritenuto che l'impresa sarebbe stata presumibilmente in grado di ultimare i lavori stessi, con il suo normale ritmo di lavoro, appena entro il settembre-ottobre 1966, quindi con un ritardo veramente notevole. Il consiglio di amministrazione dell'« Anas », in conseguenza di ciò, nell'adunanza dell'11 novembre 1964 ha ritenuto di accogliere la proposta avanzata dalla società concessionaria perché le fossero affidati in proprio maggiori lavori, impegnandosi la stessa, anche con turni di lavoro straordinario e notturno, a consegnare ultimato il lotto entro il luglio 1965.

Con ciò il ritardo nell'apertura al traffico dell'intera autostrada, se non interverranno nuovi imprevisti, verrà limitato ad appena un mese circa sul tempo stabilito, nonostante i crolli di cui sopra ed i maggiori lavori resisi nel contempo necessari.

PRESIDENTE. L'onorevole Macchiavelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MACCHIAVELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario della risposta alla mia interrogazione, che era stata presentata perché gravi preoccupazioni avevano destato le notizie sul come andassero a rilento quei lavori: e sapendo altresì che se le cose non fossero cambiate il raddoppio della camionale Genova-Serravalle-Milano avrebbe avuto un ritardo di oltre un anno.

Il problema viario della Liguria è uno dei più scabrosi e difficili. Esso interessa dal punto di vista del commercio internazionale, specialmente come infrastruttura esterna del

porto di Genova, ed interessa altresì grandemente dal punto di vista turistico. In particolare, coloro che affrontano il viaggio dalla metropoli ligure verso Milano si trovano in enormi difficoltà per la lunga teoria di camion che percorrono nell'uno e nell'altro senso la camionale. Pertanto, se non si addiverrà sollecitamente al raddoppio per intero, la situazione diverrà veramente pesante, anche dal punto di vista economico, per la regione e per l'intero paese.

Con l'occasione mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario su problemi che non sono direttamente connessi all'interrogazione, ma che si pongono egualmente sul tappeto: il problema della Savona-Ventimiglia, quello del collegamento della Savona-Genova con la camionale, quello della Genova-Sestri Levante. A proposito della quale ultima vorrei rivolgere un invito a fare in modo che, nei limiti del possibile, vengano eliminati i continui incidenti sul lavoro, molti dei quali purtroppo mortali. So che non è colpa del Governo; però un maggiore intervento ed una maggiore opera di prevenzione, nel senso di obbligare le ditte che lavorano ad osservare i regolamenti di sicurezza, potranno evitare che questa strada importantissima nasca con una costellazione di incidenti mortali, purtroppo già lamentevole.

Con questo mi dichiaro soddisfatto; e ringrazio l'onorevole sottosegretario per quello che è stato fatto e per quello che si farà nel senso che ho indicato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Grezzi, al ministro dei lavori pubblici, « circa la mancata applicazione di quanto disposto dagli articoli 10 e 34 della legge 22 ottobre 1961, n. 1143, relativi alla promozione a geometra del genio civile, degli idonei di concorso per merito distinto, con la stessa decorrenza dei vincitori dell'ultimo concorso per esami speciali, e all'applicazione della terza qualifica per tutti i dipendenti del ruolo aggiunto, a datare dal 1° luglio 1961 » (1643).

Poiché l'onorevole Grezzi non è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Biaggi Nullo, Colleoni e Rampa, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda intervenire sulla direzione generale della " Anas », allo scopo di ottenere che la stessa provveda, con la massima urgenza: a) al completamento dei lavori di sistemazione del fondo stradale della statale n. 42, nel tratto Treviglio-Bergamo, lavori iniziati e, poi, sospesi senza

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

comprensibili ragioni; b) a riapprontare su tutta la statale n. 42, nel tratto che attraversa la provincia di Bergamo ed in particolare nel tratto Treviglio-Bergamo, la segnaletica di sicurezza resa assolutamente necessaria dal traffico di per sé intenso ed, ora, anche gravemente pericoloso per le nebbie che insistono, in questa stagione, sulla pianura bergamasca » (1828).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella decorsa primavera, al momento del disgelo, il tronco Treviglio-Bergamo della strada statale n. 42 del Tonale e della Mendola subì per lunghi tratti danni notevoli al piano viabile.

Per la riparazione di tali danni vennero operati i seguenti interventi: 1) interventi per il complessivo importo di lire sei milioni e mezzo per scarifica del piano stradale e chiusura di buche, eseguiti in tratti saltuari dal chilometro zero al 7,400; 2) interventi per il complessivo importo di lire 30 milioni e mezzo sul tratto dal chilometro zero al chilometro 7,400, per risagomatura del piano viabile; 3) risagomatura e chiusura di buche in tratti saltuari, con formazione di ossatura di sottofondo e trattamento con emulsione bitumosa, dal chilometro 7,400 al chilometro 13, per l'importo di lire 15 milioni.

Tutte queste opere sono state eseguite sul finire della primavera e all'inizio della stagione estiva. Successivamente sono stati appaltati lavori per l'importo di lire 110.100.000, il cui contratto è attualmente in corso di perfezionamento.

Le opere da eseguire interessano il tratto dal chilometro 10 al chilometro 16,500, e consistono nella risagomatura del piano viabile e nella stesa di tappeto di usura, previo allargamento della sede stradale dai metri 6,70 attuali a metri 7,50 e creazione di fossi di scolo per le acque, al fine di migliorare la stabilità del corpo stradale. Tali opere non sono state ancora iniziate a causa della presenza sulla banchina del cavo della ex « Stipel », che deve essere preventivamente rimosso. La società, per altro, si è impegnata a dare inizio quanto prima ai lavori di spostamento del cavo stesso.

Posso assicurare che l'« Anas » ha provveduto con la dovuta cura in favore del tronco stradale in questione, il quale in gran parte risulta in ottime condizioni di transitabilità, poiché solo il tratto dal chilometro 7,400 al chilometro 13,500 rimane alquanto grezzo e

rugoso. Per esso è in corso una gara di appalto per la distesa di un tappeto di usura nel tratto dal chilometro 7,400 al chilometro 10,100, mentre per la restante parte il tappeto verrà eseguito dopo le opere di allargamento di cui si è detto sopra.

Quanto alla segnaletica orizzontale, preciso che essa è stata ultimata per tutto il tronco Treviglio-Bergamo fin dal dicembre 1964.

PRESIDENTE. L'onorevole Nullo Biaggi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BIAGGI NULLO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per le notizie che mi ha dato, soprattutto perché egli ci ha detto che nel completamento dei lavori verrà anche ampliato il tracciato stradale, per cui avremo la possibilità di viaggiare con più tranquillità. Devo però far notare che noi abbiamo presentato questa interrogazione a novembre e fino allora l'« Anas » non aveva ancora provveduto ad effettuare i lavori che noi consideravamo di ordinaria amministrazione, anche se dobbiamo riconoscere che il gelo dell'inverno precedente era stato grave, e che quindi i danni potevano ritenersi eccezionali. Ma soprattutto va segnalato che quando fu presentata la interrogazione era già cominciato un nuovo inverno, cioè la stagione delle nebbie, e la situazione era resa ancora più difficile per le condizioni del fondo stradale non completamente sistemato. Inoltre i lavori compiuti potevano andare perduti se quest'inverno fosse stato inclemente come il precedente: infatti, non essendo stata ultimata l'asfaltatura, il gelo può nuovamente rovinare il manto stradale, facendoci trovare, in primavera, in una situazione ancora più grave di quella dell'anno precedente.

Noi possiamo renderci conto delle difficoltà finanziarie e tecniche che l'« Anas » può incontrare quando si tratta di problemi di vasta portata. Così non abbiamo mai insistito per il completamento del raddoppio dell'autostrada Milano-Bergamo-Brescia, non ancora terminato, in quanto conosciamo le difficoltà tecniche da superare, come quelle inerenti al ponte sull'Oglio e al sorpasso della ferrovia Milano-Venezia. Ma quando si tratta di opere normali questo rallentamento si comprende con minore facilità.

Ci è stato detto che una delle ragioni che possono avere determinato il ritardo nei lavori relativi alla sistemazione di questa nostra strada, che è tutta in pianura e non richiede alcuna opera speciale, è costituita dalla necessità di sostituire il cavo telefonico dell'ex « Stipel ». Osservo però che anche a questo proposito si poteva trovare una formula, ad

esempio sollecitando l'azienda telefonica perché provvedesse in tempo utile.

In effetti non possiamo nascondere che abbiamo la sensazione che le esigenze della nostra provincia in ordine a questo tipo di lavori pubblici vengano un po' trascurate. Vi è sul tappeto anche un altro problema: quello del ponte sull'Adda sulla statale n. 11, la « Padana superiore ». È questa una delle strade di maggior traffico nella pianura lombarda, oggi impraticabile in quanto da qualche mese è stata chiusa al traffico. Ci rendiamo conto che occorre affrontare problemi di natura tecnica di un certo rilievo e che bisogna anche attendere che il fiume permetta di compiere i lavori necessari. Ma è evidente che tutto ciò, trattandosi di una delle strade fondamentali, determina un grave disagio per la nostra popolazione, che oggi per raggiungere Milano deve passare per strade strette, quasi di campagna, inadatte al traffico pesante, dove il transito diventa quasi impossibile quando vi è la nebbia. Anche per il ripristino di questo ponte dobbiamo constatare che si procede con molta lentezza: proprio per tale motivo abbiamo voluto sottolineare anche questo problema.

Il fatto, poi, che non si sia provveduto a rinfrescare la segnaletica orizzontale su tutto il tronco della strada statale n. 42, quella che parte da Treviglio e giunge fino a nord di Lovere nella nostra provincia, ci ha lasciati perplessi. Non si trattava di una grande spesa, né di risolvere problemi di natura tecnica, bensì di ripitturare le strisce in una zona nota per la densità della nebbia e per l'alto numero di incidenti, anche mortali, che vi si verificano. Si può dire che molti di questi incidenti sono dovuti alla mancanza di visibilità e sappiamo che le strisce segnate per terra sono spesso l'unico elemento che possa permettere all'automobilista di orientarsi e di evitare i pericoli.

Non vogliamo parlare di responsabilità specifiche, ma è certo che l'opinione pubblica locale difficilmente accetta questo stato di cose e fa amare considerazioni sulla gestione della pubblica amministrazione.

Ci auguriamo che, avendo sottolineato in maniera formale la deficienza da noi riscontrata, si possa evitare che nel futuro fenomeni del genere abbiano a ripetersi. Ne trarrà vantaggio la popolazione, e la pubblica amministrazione ritroverà il consenso che le spetta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Angelini e Manenti, ai ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza

sociale, « per sapere se ritengano urgente intervenire per anticipare i tempi di costruzione dell'autostrada Bologna-Canosa nel tratto Rimini-Ancona, il cui progetto esecutivo è stato approvato dall' " Anas " e la cui realizzazione si rende impellente in considerazione dell'insostenibile congestionamento della strada statale n. 16 " Adriatica " nel tratto in questione, e del preoccupante aumento della disoccupazione verificatosi recentemente nelle province di Pesaro e Ancona a causa della crisi, che ha colpito particolarmente il settore dell'industria edilizia » (1865).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo anche per conto del ministro del lavoro e della previdenza sociale.

L'interrogazione solleva problemi di particolare importanza per il completamento della rete autostradale e per i migliori collegamenti fra l'Italia settentrionale, centrale e meridionale. Si tratta, d'altra parte, di problemi che mi stanno particolarmente a cuore, anche quale deputato della regione marchigiana.

Come è noto, il progetto esecutivo riguardante il tronco Rimini-Ancona dell'autostrada Bologna-Canosa (secondo il tracciato di massima studiato dalla società concessionaria fin dal 1961) era in uno stadio molto avanzato quando — a causa di varianti chieste dai comuni di Pesaro, Senigallia e Fano — fu necessario sospendere la progettazione esecutiva e procedere alla redazione di un nuovo progetto di massima, il cui tracciato — compatibilmente con le esigenze dell'autostrada — rispondesse anche a quelle degli enti locali interessati. Sono stati così persi vari mesi e i lavori che dovevano essere iniziati nel corso del 1963 sono stati, per forza di cose, rinviati.

Il nuovo progetto esecutivo però (è questa una notizia che ritengo confortante, sempre in relazione al tronco Rimini-Ancona) è stato presentato all'« Anas » per la prescritta approvazione, e pertanto fra alcuni giorni sarà sottoposto al prescritto parere del consiglio di amministrazione, per evitare ulteriori perdite di tempo per l'inizio dei lavori. Siamo a settimane osò dire decisive.

I lavori di miglioramento della strada statale n. 16, « Adriatica », nei tratti compresi tra Francavilla e San Vito Chietino e tra Casalbordino e il porto di Vasto comportano una spesa molto rilevante, per cui, in considerazione del fatto che la costruenda autostrada Bologna-Canosa verrà a scorrere parallelamente ai predetti tratti, non si ritiene di

poter eseguire varianti sostanziali all'attuale tracciato della suddetta statale, ma solamente interventi locali intesi ad eliminare situazioni di pericolo.

Per quanto riguarda sempre la strada statale n. 16, massicci lavori, invece, sono in corso sulla costiera « Adriatica », sia per quanto attiene alla stesura del manto fra Pedaso e Porto d'Ascoli, sia per quanto riguarda l'allargamento a 10,5+2 fra Porto Civitanova e Pedaso. Altri stanziamenti sono stati decisi per il tratto Cattolica-Pesaro.

Per i tratti Pesaro-Ancona e Ancona-Pescara dell'autostrada Bologna-Canosa, posso fornire le seguenti notizie a termini dell'atto aggiuntivo alla convenzione stipulata tra la « Anas » e la società concessionaria, l'inizio dei lavori dei tratti sopra indicati avrebbe dovuto aver luogo come appresso: Rimini-Ancona il 31 marzo 1963; Ancona-Porto d'Ascoli il 31 dicembre 1963; Porto d'Ascoli-Pescara il 31 marzo 1963; Pescara-Vasto il 30 giugno 1963; Vasto-Foggia il 30 settembre 1963; Foggia-Canosa il 30 settembre 1963. Per il tronco da Rimini ad Ancona il progetto esecutivo, come ho ricordato, è stato finalmente presentato.

Per quanto riguarda, invece, il tronco Ancona-Canosa, i relativi progetti esecutivi, il cui tracciato ricalcava quello di massima a suo tempo approvato, erano già in uno stadio abbastanza avanzato, ma a seguito delle opposizioni mosse al tracciato stesso da parte degli enti locali, fu necessario procedere ad un nuovo studio in modo da soddisfare, compatibilmente con le esigenze dell'autostrada, le loro.

A seguito di numerose riunioni avvenute fra i rappresentanti dell'« Anas » e quelli della società concessionaria, con l'intervento di parlamentari e di rappresentanti degli enti locali, si giunse a concordare il tracciato della Pescara-Canosa solo in data 17 ottobre 1963, e successivamente pervennero alla società concessionaria i piani di fabbricazione dei comuni rivieraschi della tratta tra Ancona e Pescara.

Sulla scorta delle richieste, la società concessionaria ha redatto i nuovi progetti di massima delle seguenti tratte: Pescara-Canosa, sulla quale il consiglio di amministrazione dell'« Anas » ha espresso parere favorevole con il voto n. 19 del 20 gennaio 1964 per il maggiore importo, a prezzi base 1961, di sei miliardi e 800 milioni di lire; Ancona-Porto d'Ascoli, sul quale lo stesso consiglio ha espresso parere favorevole all'approvazione con il voto n. 121 in data 11 marzo 1964, per

il maggiore importo di 17 miliardi e 46 milioni di lire, sempre a prezzi base 1961. Anche il progetto di massima del tronco Porto d'Ascoli-Pescara è stato già approvato dal consiglio di amministrazione dell'« Anas ».

Alle eccedenze di spesa, alle quali ho accennato testé, imputabili esclusivamente ai maggiori lavori imposti dalle varianti richieste dai citati enti, va poi aggiunta la maggiorazione dei costi delle opere dovute agli aumenti del costo della manodopera intervenuti fra il 1961 ed oggi.

Nonostante il maggior costo delle opere rispetto agli importi convenzionati, il consiglio di amministrazione dell'« Anas » ha ugualmente espresso parere favorevole alla approvazione del progetto di massima, al fine di mettere la società concessionaria in grado di procedere alla progettazione esecutiva in modo da poter presentare i relativi elaborati all'esame dello stesso consiglio di amministrazione subito dopo che, a norma di legge, sia stato redatto il nuovo piano finanziario regolante la concessione.

PRESIDENTE. L'onorevole Angelini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ANGELINI. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario, la quale ha eluso i termini ed il contenuto della mia interrogazione. Ed infatti, a termini della convenzione tra l'« Anas » e la società concessionaria, il tronco Rimini-Ancona avrebbe dovuto essere iniziato il 31 marzo 1963 per concludersi nel 1967. Invece l'onorevole sottosegretario de' Cocci si rallegra perché « già è stato presentato » il progetto esecutivo, il quale però deve ancora essere approvato dall'« Anas ».

Noi respingiamo il tentativo di addossare agli enti locali la responsabilità del ritardo nell'approvazione dei progetti esecutivi.

DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ma alcuni degli enti locali debbono consegnare ancora i loro piani. Ella prima promuove le richieste degli enti locali e poi si meraviglia del ritardo dell'approvazione dei progetti.

ANGELINI. Onorevole sottosegretario, quando vengono elaborati progetti di massima, gli enti locali debbono essere consultati; e se ella seguisse questo criterio, anziché quello di ascoltare soltanto le voci dei prefetti e delle camere di commercio, certi inconvenienti non si sarebbero verificati. La variante proposta dal comune di Pesaro al progetto di massima è stata accolta un anno fa, e quindi un ritardo così notevole non ha ragione di essere. Il fatto stesso che tale va-

riante sia stata accolta dimostra la bontà delle ragioni che avevano spinto l'amministrazione comunale di Pesaro a proporla, perché se fosse stato accettato il tracciato predisposto dalla società concessionaria, la città di Pesaro sarebbe stata stretta in una morsa (tra la ferrovia e il mare da una parte e l'autostrada dall'altra) che avrebbe compromesso il suo razionale sviluppo urbanistico.

Non sussistono, dunque, responsabilità degli enti locali, ma solo del Governo, che non ha voluto tener conto neanche di un diritto morale degli enti locali ad essere consultati, poiché ella sa benissimo che la progettazione iniziale di massima dell'autostrada deve la sua paternità agli enti locali, i quali, anche per questo motivo e in omaggio ad un principio democratico, avrebbero dovuto essere consultati.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il progetto redatto dagli enti locali conteneva molti elementi poi modificati dagli enti locali stessi, perché altro è tener conto delle esigenze tecniche di una autostrada e altro è tener conto delle sia pur legittime aspettative.

ANGELINI. Ciò non risponde a verità. Ella parla di « prossimi mesi » ma sappiamo benissimo che si dovrà attendere per anni: si sta profilando già una situazione che tra qualche anno sarà paradossale in quel tratto di strada. Già oggi del resto la situazione è insostenibile per il congestionamento nel tratto dell'Adriatica che va da Rimini ad Ancona. Le rilevazioni ci dicono che nel punto di controllo di Senigallia si verifica una media giornaliera di passaggi di 30.630 unità, superiore o quasi a quella registrata nei pressi di Savignano sul Rubicone, sulla via Emilia. Rispetto al 1960 abbiamo avuto in quel tratto della strada Adriatica un aumento di circolazione del 426 per cento contro un aumento del 258 per cento verificatosi sulla via Emilia ed uno del 163 per cento sull'Aurelia. Nella stagione estiva, per andare da Pesaro a Rimini occorre un'ora o un'ora e mezza a causa dell'interminabile teoria di macchine che provoca intasamenti. Tra qualche mese o un anno la situazione sarà peggiore, perché, quando entrerà in esercizio l'autostrada Bologna-Rimini, aumenterà il traffico e si creerà una specie di imbuto. Queste cose dovevano essere previste.

Ella poi, onorevole de' Cocci, sa benissimo qual è la situazione economica marchigiana: il turismo non risolve tutto, è vero, ma è una fonte di lavoro e di reddito. Avverrà che, non solo nelle Marche ma in tutto il

medio e basso Adriatico, l'afflusso dei turisti provenienti dalla Germania e da altri paesi sarà dirottato verso il Tirreno, e comunque si avrà una remora alla continuazione dell'afflusso turistico nella misura che riteniamo necessaria, anche per il drammatico aumento del numero degli incidenti. Ora non è certo l'autostrada che può risolvere i problemi di fondo dell'economia marchigiana, e neppure quelli dell'occupazione. Tuttavia l'occupazione di 2 mila lavoratori nella costruzione del tratto Rimini-Ancona potrebbe rappresentare un certo sollievo contro la disoccupazione.

Ciò che bisognerebbe fare, noi lo abbiamo indicato da tempo. Si tratta di avviare una vera politica di programmazione, nonché di affrontare quei problemi di carattere anti-congiunturale che si collegano a una visione di sviluppo economico democratico della nostra regione. Noi abbiamo chiesto che, insieme coll'autostrada, venga messa in applicazione la legge n. 167, che vengano sbloccati i fondi « Gescal » e che vi sia l'intervento dei pubblici poteri. Abbiamo cioè indicato le linee di un piano di emergenza che non contraddice le esigenze di uno sviluppo economico democratico della nostra regione e dell'intero paese.

Mi ritengo insoddisfatto della risposta e vorrei pregare l'onorevole sottosegretario — dato che non ha assunto qui alcun impegno preciso — di convocare di nuovo una riunione alla quale — oltre ai parlamentari marchigiani, ai prefetti e ai rappresentanti delle camere di commercio — siano invitati i rappresentanti degli enti locali (compresi quelli comunisti, onorevole sottosegretario), riunione che possa offrire la possibilità di avviare rapidamente a soluzione un problema che merita l'attenzione del Governo.

PRESIDENTE. Per accordo intervenuto fra interrogante e Governo, lo svolgimento della interrogazione Reale Giuseppe (1699) è rinviato ad altra seduta.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Spinelli, al ministro del tesoro, « per conoscere — premesso che la cassa di previdenza dei dipendenti degli enti locali, gestita dal Ministero del tesoro, ha concesso, in aggiunta alla riliquidazione delle pensioni, un assegno *una tantum* di lire 104.000 per i pensionati e di lire 84.000 per le vedove; la cassa di previdenza dei sanitari, gestita dallo stesso Ministero del tesoro, non ha concesso, fino a questo momento, né il miglioramento delle pensioni, né l'assegno *una tantum* — se consideri la sperequazione di trattamento veramente inspiegabile e giustificato il rammarico dei

sanitari in quiescenza. E per conoscere altresì: 1) perché la commissione di studio, che dovrebbe formulare le proposte per l'adeguamento delle pensioni dei sanitari al costo della vita, non sia stata costituita; 2) perché, nelle more che la suddetta commissione espleti il lavoro di competenza, non venga subito concesso anche ai sanitari e alle vedove l'assegno *una tantum*. I due problemi rivestono carattere di eccezionale, particolare urgenza » (1707).

Poiché l'onorevole Spinelli non è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

E così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Deferimento a Commissione speciale.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento debba essere deferito, in sede referente, all'esame di una Commissione speciale, con il parere della V Commissione:

« Disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno » (2017).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Mi riservo di comunicare i nomi dei deputati chiamati a far parte della Commissione speciale.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Nella riunione di stamane della II Commissione (Interni), in sede legislativa, è stata approvata la seguente proposta di legge.

FERRI MAURO e BERTINELLI: « Concessione di un contributo annuo di cento milioni a favore della Società umanitaria - Fondazione P.M. Loria (1643) », *con modificazioni e nuovo titolo:* « Concessione di un contributo annuo di 75 milioni a favore della Società umanitaria - Fondazione P.M. Loria ».

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento possa essere deferito alla XIV Commissione (Sanità), in sede legislativa:

SPINELLI: « Norme sul servizio di anestesia negli ospedali italiani » (1956).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

AMADEI GIUSEPPE: « Promozioni alla qualifica di primo segretario del personale della carriera di concetto del ruolo dei segretari di polizia » (1953) *(Con parere della II Commissione);*

alla II Commissione (Interni):

PENNACCHINI: « Estensione ai sanitari degli istituti per l'infanzia delle disposizioni della legge 24 luglio 1954, sul collocamento a riposo » (1989) *(Con parere della XIV Commissione);*

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

GAGLIARDI ed altri: « Esenzione da ogni spesa e tassa per i giudizi in materia di previdenza ed assistenza obbligatorie » (1889) *(Con parere della IV e della V Commissione);*

CACCIATORE: « Modifiche alla legge 2 aprile 1958, n. 319, concernente l'esonero da ogni spesa e tassa per i giudizi di lavoro » (1966) *(Con parere della IV e della V Commissione);*

BORRA ed altri: « Determinazione del reddito imponibile, agli effetti del tributo edilizio di fabbricati a destinazione speciale » (1983) *(Con parere della V Commissione);*

alla XIII Commissione (Lavoro):

DE PASCALIS e DE MARIA: « Estensione dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi a tutti i dipendenti da comuni, province, consorzi ed altri enti locali » (1990) *(Con parere della II e della XIV Commissione).*

Annunzio di interrogazioni, di una interpellanza e di una mozione.

PASSONI, Segretario, legge le interrogazioni, l'interpellanza e la mozione pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 9 febbraio 1965 alle 17:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

ZAPPA ed altri: Costruzione di autostrada in galleria attraverso lo Stelvio (1714);

PENNACCHINI ed altri: Istituzione del tribunale civile e penale di Civitavecchia (1448).

2. — Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei Deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (Doc. V, n. 3);

Progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei Deputati per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 31 dicembre 1965 (Doc. V, n. 5).

3. — *Votazione a scrutinio segreto delle proposte di legge:*

VICENTINI ed altri: Modificazione dell'articolo 1 del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 27, convertito, con modificazioni, nella legge 12 aprile 1964, n. 191, per quanto concerne le banche popolari cooperative (1276);

CACCIATORE: Sospensione dei termini processuali nel periodo feriale (939).

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Proroga delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda e del vincolo alberghiero (1876);

— *Relatore:* Fortuna;

Disciplina transitoria delle locazioni di immobili urbani (1877);

e delle proposte di legge:

OLMINI ed altri: Disciplina transitoria dei fitti per immobili urbani non adibiti ad uso abitazione (1238);

CACCIATORE ed altri: Proroga dei contratti di locazione e di sublocazione degli immobili urbani (1557);

TITOMANLIO VITTORIA ed altri: Disciplina delle locazioni di immobili urbani adibiti ad attività artigianali (1763);

BOVA ed altri: Disciplina dei contratti e dei canoni di locazione degli immobili adibiti ad attività artigianale (1784);

— *Relatore:* Breganze.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Proroga dell'efficacia delle norme del decreto-legge 31 agosto 1964, n. 706, convertito nella legge 21 ottobre 1964, n. 999, concernente l'assunzione da parte dello Stato del finanziamento di alcune forme di assicurazioni sociali obbligatorie (*Approvato dal Senato*) (1925);

— *Relatore:* Zanibelli.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore:* Degan.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori:* Cossiga, *per la maggioranza;* Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza.*

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatore:* Piccoli, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza;*

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori:* Baroni, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza.*

La seduta termina alle 12,30.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZA
E MOZIONE ANNUNZiate***Interrogazioni a risposta scritta.*

PIRASTU. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia a conoscenza delle gravi e fondate ragioni che hanno indotto gli avvocati e i procuratori di Nuoro a proclamare e ad iniziare ad attuare uno sciopero di 15 giorni;

per sapere se sia a conoscenza della insufficienza del numero di magistrati e di cancellieri del tribunale di Nuoro che, mentre costringe i pochi magistrati in organico ad una fatica estenuante, rallenta e talvolta paralizzava l'amministrazione della giustizia;

per sapere quali provvedimenti intenda disporre per rimuovere le cause della grave situazione del tribunale di Nuoro e delle preture più importanti della provincia che trovansi in analoghe condizioni. (9649)

SULLO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quale corso intenda dare all'esposto inviato al Ministro in persona da numerosi assegnatari degli alloggi costruiti a totale carico dello Stato, e ubicati nel rione « campo sportivo » in Salerno.

Gli assegnatari, molti dei quali anziani pensionati, lamentano che, a sei anni dalla promulgazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, ed a circa due anni e mezzo dalla promulgazione della successiva legge 27 aprile 1962, n. 231, nulla sarebbe stato fatto per consentire la cessione in proprietà degli alloggi da essi occupati, regolarmente compresi nel bando.

L'interrogante, mentre chiede che cosa il ministero si proponga al più presto di disporre per attuare le leggi dello Stato nel caso specifico, domanda altresì esaurienti informazioni sulla situazione generale in tutto il territorio nazionale della applicazione delle leggi di cessione degli alloggi popolari in proprietà agli assegnatari, nonché i provvedimenti che il ministero prevede di adottare per accelerare le procedure di assegnazione. (9650)

BOZZI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se corrisponda a verità la notizia riportata dal *Messaggero* del 15 gennaio 1965 (pagina di Latina) secondo la quale l'I.N.C.I.S. avrebbe venduto alla società I.Ca.L. parte dell'area libera del IX lotto al prezzo di lire 5.000 al metro quadrato mentre il valore medio della zona sarebbe di

lire 30-40.000 al metro quadrato; in caso affermativo chiede di conoscere i provvedimenti che si intendano adottare a tutela del patrimonio pubblico e del buon nome della pubblica amministrazione. (9651)

PIRASTU. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se sia a conoscenza delle gravi condizioni in cui trovansi gli assuntori delle ferrovie complementari sarde che non hanno un regolare rapporto di lavoro con la società e percepiscono un canone mensile di appalto del tutto insufficiente a sopperire alle elementari esigenze della vita;

per sapere se non ritenga giusto, in attesa dell'approvazione del disegno di legge concernente gli assuntori, intervenire presso la direzione delle ferrovie complementari sarde per ottenere che immediatamente l'attuale canone di appalto venga aumentato sia per gli assuntori delle stazioni che per quelli dei passaggi a livello in modo che almeno il trattamento economico degli assuntori risulti equiparato a quello degli altri dipendenti dell'azienda che hanno eguale responsabilità e svolgono analogo servizio. (9652)

DE MEO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere le ragioni della mancata pubblicazione, da parte della direzione centrale del ministero, degli elenchi quadrimestrali degli uffici postali locali vacanti, sì come disposto dall'articolo 52 della legge 2 marzo 1963, n. 307.

L'ultimo elenco risale al marzo del 1964 e da allora molti direttori di uffici locali, che per motivi vari aspirano a trasferirsi, languono in attesa della pubblicazione di detti bollettini. (9653)

ROMANO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere con urgenza quali provvedimenti si intendano adottare per evitare che con il prossimo 21 febbraio 1965 settanta lavoratori dipendenti da ditte appaltatrici ed addetti ai servizi di Napolismistamento e Napoli-Campi Flegrei vengano licenziati con provvedimento della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Tale personale è in servizio permanente da anni, né esistono nell'attuale momento economico possibilità di diversa collocazione per questi lavoratori. Pertanto l'interrogante chiede la sospensione del provvedimento nell'attesa che il ministero possa adottare altre soluzioni che non determinino un aumento della disoccupazione. (9654)

ZUGNO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se non ritenga urgente un intervento che elimini la sperequazione in atto tra dipendenti statali collocati a riposo con trattamento di pensione a carico dello Stato (e come tali in godimento di otto biglietti annui a tariffa ridotta sulle ferrovie dello Stato) e quei funzionari dello Stato che, al momento del collocamento a riposo, hanno optato per un trattamento a carico del fondo di quiescenza esistente presso l'ente statale (ad esempio la camera di commercio) da cui dipendevano e che solo per tale circostanza si vedono privati di otto viaggi agevolati sulle ferrovie dello Stato.

Rileva l'interrogante che l'agevolazione concessa ha la sua giustificazione nel fatto che si tratta di dipendente statale a riposo e che deve quindi competere indipendentemente dall'ente che, eventualmente in sostituzione dello Stato, eroga la pensione. (9655)

ROMANO. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere i motivi per i quali con molta frequenza e da alcuni anni, la domenica, dalle ore 8 alle 18 circa, nel comune di Ailano (Caserta), e sembra anche in taluni comuni vicini, manca la corrente elettrica. (9656)

JACAZZI E RAUCCI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se risulti al ministero:

che nel comune di Parete (Caserta) non si svolgono le elezioni per il rinnovo degli organismi direttivi della locale Cassa mutua malattia dei coltivatori diretti dal 1955;

che la Cassa mutua malattia dei coltivatori diretti di San Marcellino (Caserta) ha da oltre un anno una gestione commissariale;

e per sapere se non ritenga di dover intervenire per porre fine ad una situazione di così palesi illegalità. (9657)

CATELLA. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere se, con la nuova legge sul conglobamento, non intendano rispettare e tutelare gli interessi dei militari, già gravemente sacrificati con la legislazione del 1956.

In particolare si fa notare l'inadeguatezza e la lacunosa insufficienza dei miglioramenti concessi ai pensionati nel 1963; paragonato al trattamento di quiescenza nell'ordinamento del 1923, quello attuale non brilla certo come modello di una legislazione civile, moderna e funzionale.

Si chiede quindi che, con la nuova disciplina, la situazione dei militari non abbia a soffrirne ulteriormente, ma tragga invece sostanziali e tangibili benefici eliminando ingiustizie e sperequazioni fra categorie dei stessi pensionati. (9658)

FABBRI RICCARDO. — *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* — Per conoscere se hanno disposto pertinenti accertamenti e se intendono prendere i necessari e opportuni provvedimenti in ordine alle irregolarità, agli abusi, ai gravi e vari illeciti posti in essere da componenti la passata amministrazione del comune di Gaeta e dagli organi dirigenti della Banca popolare del golfo e in particolare, in relazione ai seguenti fatti:

1) distrazione di un fondo di lire 80 milioni, ricavato da un mutuo concesso dalla Direzione generale degli istituti di previdenza, fondo destinato all'estinzione di debito contratto con la Società Richard-Ginori e devoluto invece a coprire, giusta l'informazione fornita dal Ministro dell'interno, « un pesante scoperto di cassa nei confronti del Tesoriere comunale », Banca Popolare del Golfo. Si rileva come dall'illecito sia derivato grave danno per l'amministrazione comunale tenuta, a seguito dell'inadempienza nei confronti della società Richard-Ginori in forza della convenzione stipulata, a corrispondere a questa una penale per rilevante ammontare (oltre il 12 per cento annuo sul capitale). Tale lesione giuridica e le sue implicazioni patrimoniali rappresentano un fatto grave ed allarmante anche se la Società Richard-Ginori non ha creduto di trarne conseguenze sul piano concreto o giudiziario;

2) illecito consistente nella stipulazione fra il comune di Gaeta e la Banca popolare del Golfo di contratto d'appalto avente per oggetto il servizio di tesoreria comunale. Trattandosi di convenzione d'appalto, l'aggiudicazione doveva avvenire, a norma dell'articolo 87 della legge comunale e provinciale, con le forme e le garanzie stabilite per i pubblici incanti. Dal verbale della riunione non risulta che ciò sia avvenuto. Risulta, invece, che all'aggiudicazione si sia pervenuti nei modi della licitazione privata se non addirittura per trattativa privata, forme entrambe che dovevano essere espressamente autorizzate dalla autorità tutoria. E di tale autorizzazione non è traccia nel verbale della seduta;

3) grave illecito consistente nella partecipazione del ragioniere Francesco Paolo Car-di alla deliberazione presa dal consiglio comunale di Gaeta con la quale fu riconfermato

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

per un decennio l'appalto del servizio di Tesoreria già concesso alla Banca popolare del golfo. È da rilevare come il suddetto ragioniere Francesco Paolo Cardi abbia preso evidente interesse in atto d'ufficio essendo la moglie, i parenti ed affini di secondo grado dello stesso interessati nella Banca popolare del golfo così come ha dichiarato il Ministro dell'interno. A tale proposito non è da sottacere come la partecipazione ad un atto pubblico, nel quale si prenda privato interesse, costituisca, all'evidenza ed ovviamente, patente espressione criminosa, a nulla rilevando la maggiore o minore incidenza della stessa partecipazione nella formazione dell'atto;

4) l'indubbio rapporto fra la condotta del ragioniere Francesco Paolo Cardi e quella degli organi della Banca popolare del golfo, onde gli arbitrii, gli abusi, la distorsione dell'attività amministrativa a fini estranei a quelli propri della pubblica amministrazione, si pongono in correlazione con l'attività dei dirigenti bancari.

Per il contatto continuo fra gli organi della Banca, per l'identificazione fra gli interessi di alcuni componenti l'amministrazione comunale con quelli dell'Istituto, per il rapporto unitario che corre fra la condotta della Amministrazione comunale e quella della banca, onde quella consente a questa di incamerare somme con diversa destinazione, si rappresenta la piena consapevolezza e la partecipazione dolosa nell'illecito da parte degli amministratori della Banca popolare.

Dalla serie di illeciti, dalle evidenti corresponsabilità dei dirigenti della Banca, non possono non derivare gravissime conseguenze — fra l'altro per i danni arrecati a terzi — alla vita dell'Istituto, alla sua normale attività, infine, alla sua stessa consistenza patrimoniale.

Per altro, ed in sintesi, l'attività della Banca popolare del golfo in sé stessa, ma soprattutto quale tesoriere comunale è prestata in continuo dispregio della legge generale amministrativa e di quella speciale bancaria: basterà ricordare l'omessa presentazione dei conti consuntivi di ben cinque esercizi, l'accollo dell'obbligo di pagare gli stipendi al personale del comune (in caso che questo non abbia fondi), che la Banca si è assunta in aperta violazione della legge che impone tale obbligo a carico dell'esattore, l'avocazione dei fondi destinati al pagamento della Richard-Ginori, nonché tutta una serie di episodi che si riferiscono a mandati di pagamento irregolari e un gran numero di opera-

zioni con il comune in contrasto sia con la legge amministrativa che con quella bancaria.

Si pone, quindi, la non derogabile esigenza di un intervento e di un approfondito controllo da parte degli organi competenti. (9659)

RAUCCI E JACAZZI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se sia noto al Ministro che i concessionari per la coltivazione del tabacco in provincia di Caserta, A.T.I. compresa, impongono ai coltivatori di dichiarare nel mese di settembre il quantitativo di tabacco che sarà consegnato ai magazzini e applicano al momento della consegna una multa rilevante qualora il peso dovesse risultare maggiore di quello dichiarato, giungendo addirittura alla revoca della licenza di coltivazione oppure pretendono, nel caso in cui il peso dovesse essere inferiore, il pagamento in danaro della differenza in meno del prodotto consegnato al prezzo di cessione del tabacco al monopolio di Stato;

per sapere quali interventi urgenti si intendano predisporre per porre fine a tale assurda situazione nella quale sarebbero riscontrabili anche elementi di illecito penale. (9660)

PASQUALICCHIO, MAGNO E DI VITTORIO BERTI BALDINA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza che recentemente, in seguito a piogge persistenti ed intense, si sono prodotte in Capitanata alluvioni di campagne adiacenti al corso dei vari torrenti. Specialmente nella contrada di Torre di Lama la piena defluente nel torrente Celone ha rotto in tre punti gli argini, e invaso tutta la campagna circostante nei giorni 25 e 26 gennaio 1965, producendo gravi danni ai poderi. Questi danni sono diventati gravi, perché i lavori di bonifica, necessitati da periodiche precedenti alluvioni, non sono stati seguiti. Chiedono di conoscere quali provvedimenti sono stati adottati. (9661)

ISGRÒ. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non intenda approvare con la massima urgenza l'istituzione di un ufficio postale nel comune di Pauli Arbarei in Sardegna, tanto atteso da quella popolazione e per il quale è disponibile da anni un adeguato locale. (9662)

MAGNO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga di dover sottoporre ad inchiesta l'operato del collocatore comunale di Apricena

(Foggia), il quale arbitrariamente ha cancellato dagli elenchi anagrafici dei lavoratori agricoli 25 braccianti e ha declassato numerosi altri lavoratori, retrodatando anche la decorrenza delle variazioni.

L'interrogante chiede di conoscere i provvedimenti che saranno adottati ove venisse accertata la veridicità di quanto sopra. (9663)

MAGNO, DI VITTORIO BERTI BALDINA E PASQUALICCHIO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio.* — In merito alla grave decisione che sarebbe stata preannunciata dalla ditta pastificio Tanzi e Carillo, con sede in Torremaggiore (Foggia), di licenziare tutto il personale dipendente. (9664)

BRANDI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere, a seguito dell'ordine del giorno approvato all'unanimità, il 29 gennaio 1965, dalle rappresentanze di tutti gli ordini professionali e di tutte le associazioni sindacali, sia dei professionisti che delle categorie economiche, trasmesse anche al Governo, sugli aggravii fiscali verificatisi, indiscriminatamente, a Salerno, per impulso dell'Ufficio distrettuale delle imposte dirette, quali provvedimenti intenda adottare, con urgenza, ad evitare la pubblica manifestazione indetta per il 14 febbraio 1965; se intenda promuovere la immediata sospensione della formazione dei ruoli provvisori.

Per conoscere, altresì, il numero dei ricorsi pendenti dinanzi alla Commissione provinciale delle imposte dirette e dinanzi alla Commissione distrettuale di Salerno e per l'attuale situazione creatasi, assicurare la presidenza e la partecipazione, secondo le vigenti disposizioni, per dette commissioni, ai magistrati. (9665)

MONASTERIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se sia informato dei fatti seguenti:

a) la Giunta provinciale amministrativa di Brindisi, in sede di tutela, deliberava l'11 dicembre 1964, a richiesta dell'interessato, professor Francesco Loparco, di prendere atto delle dimissioni da consigliere del comune di Cisternino, da lui presentate al sindaco con fonotelegramma del 27 ottobre 1964, sostituendosi, con tale atto deliberativo, ai competenti organi municipali sebbene ne mancassero i presupposti previsti dall'articolo 158 del regio decreto 12 febbraio 1911, n. 297;

b) mentre era in corso una seduta straordinaria del consiglio comunale di Cisternino per la trattazione di altri argomenti, il prefetto di Brindisi, in aperta violazione dell'articolo 293 del testo unico 1915, con decreto n. 246-13 del 13 dicembre 1964, convocava d'urgenza il Consiglio stesso in seduta parimenti straordinaria, per decidere in merito alla « surrogazione del consigliere Loparco Francesco... » ed alla « revoca del sindaco »;

c) avendo la giunta municipale in carica, con delibere nn. 688 e 689 del 21 dicembre 1964 autorizzato il sindaco a proporre ricorso gerarchico avverso i predetti atti arbitrari degli organi prefettizi ed avendo lo stesso, con istanza del 29 e del 30 dicembre 1964 adempiuto al mandato ricevuto, il vice-prefetto di Brindisi, fatto trascorrere il termine di 30 giorni entro il quale sarebbe stato possibile presentare altri eventuali ricorsi, con lettere dell'11 gennaio 1965 restituiva al comune di Cisternino le succitate delibere nn. 688 e 689, con invito a sottoporle al riesame della nuova giunta municipale succeduta a quella che aveva adottato le delibere in parola e ad essa politicamente avversa;

d) l'esame delle delibere di autorizzazione ai ricorsi e l'invio delle lettere per il « riesame » sono stati curati dalla seconda divisione della prefettura di Brindisi, nel cui organico figura il dottor Giuseppe Loparco, fratello del consigliere comunale Francesco Loparco, interessato ai provvedimenti;

e per sapere se non ritenga di dovere disporre un'accurata inchiesta sui fatti sopra denunciati, nei quali la brutale manomissione degli elementari principii delle autonomie locali s'intreccia con la disinvolta violazione delle leggi della Repubblica ed a manifestazioni del più deteriore e fazioso malcostume, al fine di far valere, ad ogni costo, disegni ed interessi di una parte politica e di singole persone. (9666)

GRAZIOSI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se gli risulti che la società per azioni « Lepetit », con sede a Milano, stia ristrutturando la propria attività aziendale, licenziando numeroso personale interno ed esterno addetto alla propaganda dei medicinali.

L'interrogante ritiene che il Ministro debba urgentemente intervenire, onde evitare che professionisti, specie laureati in medicina e in veterinaria, siano messi nell'impossibilità

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

di trovare altrove lavoro, anche per i superati limiti di età che non consentono più di adire ai concorsi. (9667)

GRAZIOSI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali l'amministrazione dell'autostrada Torino-Milano a tutt'oggi non ha ancora provveduto a pagare a molti proprietari le indennità per i terreni espropriati ed occupati fin dal 1960 in occasione del raddoppio del sedime stradale.

L'interrogante chiede altresì di conoscere in base a quali norme vigenti, l'amministrazione dell'autostrada, prima ed al fine di stipulare l'atto diretto di acquisto, impone di rinunciare ai rimborsi delle imposte finora pagate dai proprietari (anche se da tempo non posseggono più i terreni), di rinunciare alla liquidazione di eventuali danni e di assumersi, gli espropriati, tutti gli oneri di spese per documentazioni ed atti notarili.

L'interrogante chiede infine di conoscere in base a quali disposizioni l'amministrazione dell'autostrada Torino-Milano vieta agli espropriati di concedere installazioni pubblicitarie di qualsiasi genere nel raggio di cento metri dal limite di proprietà dell'autostrada, senza autorizzazione dell'amministrazione stessa. (9668)

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se non ritenga, nel quadro di un riordinamento nuovo ed efficiente dello stato degli ufficiali e di una valutazione rispondente ai principi e alle regole di una democrazia moderna circa i compiti e i servizi che devono adempiere i militari chiamati alle armi, di emanare al più presto precise disposizioni perché venga eliminato il servizio dell'attendente.

« Gli interroganti, considerato che tale servizio costituisce ormai una figura anacronistica legata a una vecchia concezione che non può aver diritto di cittadinanza nelle istituzioni militari della Repubblica Italiana, che già molte volte è stato osservato che i provvedimenti in questo campo si impongono per la stessa dignità degli ufficiali e dei militari di leva, che sono per lo meno grottesche le situazioni che si vengono a determinare (la letteratura militare di ogni paese è ricca di spunti fra " il soldato austero " superiore e la sua famiglia, in contrapposto all'ordinanza " soldatescamente sommessa ", che deve svolgere le note mansioni casalin-

ghe), che infine il servizio militare di leva richiede oggi un addestramento altamente qualificato e specializzato in ogni campo, chiedono di conoscere le valutazioni del Ministro circa il permanere del servizio dell'ordinanza, e sulla urgenza di particolari disposizioni in merito.

(2076)

« BOLDRINI, D'ALESSIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere con urgenza perché e chi abbia autorizzato il funzionario del ministero, dottor Novelli, a rimettere in data 25 novembre 1963, un parere alla Cassa nazionale di previdenza ed assistenza a favore degli avvocati e procuratori, con cui i procedimenti e gli atti relativi a controversie individuali di lavoro ed agrarie vengono considerate soggette al contributo previdenziale, sia per l'iscrizione al ruolo che per la registrazione delle sentenze, contributo sin qui rettamente mai esatto dagli uffici giudiziari, in conformità della legge 2 aprile 1958, n. 319;

per sapere più in generale chi abbia dato istruzioni, negli ultimi mesi agli uffici giudiziari del distretto della Corte d'appello di Roma, di esigere oltre al detto contributo il pagamento di un congruo fondo spese per l'iscrizione a ruolo dei predetti giudizi di valore inferiore al milione, che va dalle tre alle cinquemila lire, tutto ciò in aperta violazione della legge citata che prescrive come tali giudizi « siano esenti dalle imposte di bollo e registro e da ogni spesa, tassa e diritto di qualsiasi specie e natura ».

Gli interroganti nel richiedere questi chiarimenti desiderano altresì conoscere quali immediate istruzioni si intendano impartire per imporre il rispetto della legge.

(2077) « COCCIA, CIANCA, SPAGNOLI, GUIDI, DE FLORIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei trasporti e aviazione civile e delle partecipazioni statali, per conoscere la reale situazione della Compagnia italiana turismo (C.I.T.) in considerazione dei numerosi licenziamenti effettuati in questi giorni e quali soluzioni potranno essere prese di concerto per affrontare gli oneri nell'azione di risanamento dell'ente.

(2078)

« COVELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se sia a conoscenza della grave situazione

in cui versa l'attività di produzione e l'allevamento dei suini nella regione Friuli-Venezia Giulia la quale, dopo essere stata sollecitata all'ampliamento e all'ammodernamento dei propri impianti, anche mediante premi e sovvenzioni erogati a mezzo degli ispettorati provinciali competenti, si trova oggi in grave difficoltà nel collocamento del prodotto; se non ritenga che tale situazione possa ricollegarsi ad una indiscriminata importazione, che eccedendo i fabbisogni di mercato, senza per altro effetti calmieratori sul mercato al consumo, crea situazione di blocco all'evolversi della produzione nazionale; e come ritenga di dover all'uopo provvedere contemperando le esigenze generali della collettività con l'auspicato incremento della produzione nel settore.

(2079)

« FORTUNA ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro *ad interim* degli affari esteri, per conoscere gli orientamenti del Governo in ordine alla necessità di una politica attiva e di una azione positiva dell'Italia dinnanzi alle trasformazioni politiche e sociali in atto nei paesi arabi del Mediterraneo, con particolare riguardo alla Algeria:

considerati i vantaggi derivanti all'Italia dalla possibilità di realizzare intese che facciano del Mediterraneo una zona di pace, denuclearizzata, con riduzione di ogni tipo di armamento e con la destinazione delle somme così risparmiate a scopi di progresso civile e sociale; considerate le grandi possibilità esistenti di sviluppo delle relazioni tecniche, economiche, finanziarie e culturali con questi paesi e in primo luogo con l'Algeria, sulla base di una politica nazionale indipendente da ogni collusione o subordinazione, diretta o indiretta, agli interessi dei monopoli internazionali e delle vecchie potenze coloniali; gli interpellanti chiedono di sapere se il Governo non ritenga necessario definire i suoi orientamenti politici nei confronti di questi paesi e a presentare al Parlamento un programma generale di iniziative diplomatiche, politiche, economiche e culturali, in vista della realizzazione di questi postulati.

« In particolare, se il Governo non ritenga inderogabile: promuovere un'azione a lungo termine della industria di Stato italiana al fine di favorire il rapido processo di svilup-

po economico dell'Algeria, che possa consentire il pieno dispiegarsi di relazioni, tra l'Algeria e l'Italia, basate su sincera amicizia, sulla reciproca convenienza e sul mutuo rispetto della indipendenza nazionale;

istituire con l'Algeria un sistema di comunicazioni aeree, marittime e telefoniche dirette a creare gli strumenti commerciali, finanziari e bancari, oggi inesistenti o quasi, che permettano il rapido incremento degli scambi tra l'Italia e l'Algeria;

favorire e incoraggiare le iniziative delle associazioni italiane, che, già svolgendo e proponendosi di svolgere opere di assistenza sanitaria, tecnica e culturale in Algeria, traducono così i profondi sentimenti di fraternità del popolo italiano verso i paesi affrancatisi dal gioco coloniale.

(369) « LONGO, PAJETTA, AMBROSINI, BERLINGUER LUIGI, Busetto, D'ALESSIO, DIAZ LAURA, GALLUZZI, GRANATI, PEZZINO, SANDRI, TAGLIAFERRI, TOGNONI.

Mozione.

« La Camera,

a conoscenza dell'avvenuta apposizione di cartelli indicatori recanti la dicitura " Confine di Stato " lungo la linea di demarcazione tra le zone A e B del Territorio di Trieste, che rappresenta un'aperta violazione dell'Accordo di Londra del 1954 e una unilaterale ed arbitraria decisione di trasformare in confine di Stato quella che non è che una linea di demarcazione tra due territori sottoposti entrambi alla incontestabile sovranità italiana ed assegnati rispettivamente in amministrazione all'Italia e alla Jugoslavia;

ribadito che la situazione di provvisoria esistente in quel territorio riguarda solo la Jugoslavia, che detiene l'esercizio dell'amministrazione della zona B sulla quale non è mai venuta meno la sovranità italiana, mentre l'Italia esercita sul territorio noto sotto la denominazione di zona A tanto la sovranità che l'amministrazione;

constatato che il Governo non ha compiuto nessun passo ufficiale contro quella arbitraria iniziativa, che, peraltro, era stata chiaramente preannunciata nel discorso di Lissa del Maresciallo Tito, nell'estate del 1964, quando il Capo di Stato jugoslavo aveva dichiarato di considerare definitiva l'attua-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1965

le sistemazione provvisoria del Territorio di Trieste,

impegna il Governo:

a) ad assumere con urgenza le iniziative atte a garantire il rispetto dei permanenti e irrinunciabili diritti della nazione italiana;

b) a chiedere l'immediata rimozione degli arbitrari cartelli indicatori posti tra le due zone;

c) a rassicurare l'opinione pubblica italiana e le genti del confine orientale circa l'intendimento del Governo di non accettare che sia posta in discussione la piena e incon-

testabile sovranità italiana sull'intero Territorio che comprende le due zone *A* e *B*.

(28) « ROBERTI, MICHELINI, DE MARSANICH, FRANCHI, ABELLI, ALMIRANTE, ANGIOY, CALABRÒ, CARADONNA, CRUCIANI, CUCCO, DELFINO, DE MARZIO, GALDO, GIUGNI LATTARI JOLE, GONNELLA GIUSEPPE, GRILLI, GUARRA, MANCO, NICOSIA, ROMEO, ROMUALDI, SANTAGATI, SERVELLO, SPONZIELLO, TRIPODI, TURCHI ».