

270.

SEDUTA DI VENERDÌ 19 FEBBRAIO 1965

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Congedi	13069
Proposte di legge (<i>Annunzio</i>)	13069
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	13089
Interrogazioni (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	13070
BENSI, <i>Sottosegretario di Stato per le</i> <i>finanze</i>	13071
REALE GIUSEPPE	13071
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per il</i> <i>turismo e lo spettacolo</i>	13072
ROMEO	13072
Interpellanza e interrogazione (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	13072
MALFATTI FRANCESCO	13073, 13086
ROMITA, <i>Sottosegretario di Stato per i</i> <i>lavori pubblici</i>	13076, 13080, 13086
BERTOLDI	13088
Corte dei conti (<i>Trasmissione di relazione</i>)	13070
Corte costituzionale (<i>Annunzio di sen-</i> <i>tenze</i>)	13089
Nomina di Commissari (<i>Annunzio</i>)	13072
Sostituzione di un Commissario	13072
Sull'ordine del giorno:	
GREGGI	13070
PRESIDENTE	13070
Inversione dell'ordine del giorno	13070
Ordine del giorno della prossima seduta	13089

La seduta comincia alle 11.

PASSONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati D'Arezzo e Fabbri Francesco. (*I congedi sono concessi*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

RESTIVO: « Modificazioni ed integrazioni agli articoli 88 e 121 del decreto presidenziale 30 marzo 1957, n. 361, concernente l'approvazione del testo unico delle leggi recanti norme per la elezione alla Camera dei deputati » (2109);

ROSATI ed altri: « Estensione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 545, ai congiunti dei titolari di farmacia caduti nell'adempimento del dovere professionale » (2110);

BOVETTI ed altri: « Integrazione dell'articolo 54 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2111);

CAIAZZA ed altri: « Riconoscimento del servizio prestato dal personale direttivo e docente nelle amministrazioni dello Stato » (2112);

CAIAZZA ed altri: « Modifiche dell'articolo 106 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958,

n. 645, nei riguardi delle istituzioni di assistenza e beneficenza » (2113);

MACCHIAVELLI ed altri: « Integrazione dell'articolo 10 della legge 22 ottobre 1961, n. 1143, in materia di carriera del personale statale » (2114).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, 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.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo che il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Ente autonomo di gestione per le aziende termali, per l'esercizio 1963. (Doc. XIII, n. 1).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Sull'ordine del giorno.

GREGGI. Chiedo di parlare per un richiamo all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GREGGI. Ieri sera ho presentato una interrogazione sul divieto di rappresentazione a Roma de *Il Vicario*, che si aggiungeva ad altre già presentate sullo stesso argomento, perché sapevo da notizie di stampa che questa mattina il Governo avrebbe risposto. Io ho pertanto fatto rinviare un convegno di studi sulle condizioni di una valle depressa del Lazio, per essere qui presente. Con grande meraviglia, invece, constato ora che quelle interrogazioni non figurano all'ordine del giorno della seduta odierna.

Di fatti nuovi, almeno noti al pubblico, ve n'è uno solo: la denuncia, sia pure a piede libero, del fratello dell'attore Gian Maria Volonté che parrebbe responsabile dell'attentato dinamitardo contro il Vaticano.

Chiedo quando saranno svolte quelle interrogazioni e mi rammarico per il rinvio, perché, di fronte a questo fatto nuovo, tutta questa storia sarebbe forse finita — e giustamente — in un piccolo e volgare fatto di cronaca nera. Mi pare un peccato che la Camera non abbia potuto chiudere questo incidente come sarebbe stato decoroso avesse fatto.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, la informo che il Governo aveva fatto sapere di essere pronto a rispondere alle interrogazioni

su *Il Vicario*, ma non stamane, perché il ministro dell'interno trovasi impegnato al Senato. D'altra parte ieri sera è stato annunciato l'ordine del giorno della seduta odierna senza che vi fossero obiezioni.

Penso che le interrogazioni su tale argomento potranno essere svolte venerdì prossimo.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, saranno svolte subito le interrogazioni al secondo punto dell'ordine del giorno.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Lo svolgimento delle interrogazioni Macchiavelli (1504) e Pellegrino (2093 e 2094) è rinviato ad altra seduta per accordo intervenuto fra interroganti e Governo.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Reale Giuseppe, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle finanze, « per chiedere il motivo per cui le rivendite di generi di monopolio, che sono tenute alla vendita dei valori bollati per precise disposizioni di legge, non vengono autorizzate all'annullamento delle marche per patenti di guida, con apposito timbro a secco e su autorizzazione della intendenza di finanza, non potendo escludere che si tratti di una attività distributiva regolarmente abilitata con la concessione della rivendita per la gestione della quale, com'è ovvio, sono prescritti requisiti di idoneità a svolgere un servizio di evidente interesse pubblico; per chiedere altresì che si prendano tutte le possibili garanzie, per l'adozione e l'uso del timbro in parola, ma che si tenga conto della particolare natura della prestazione delle rivendite che non possono evidentemente considerarsi attività « private » dopo che assolvono ad un preciso servizio per conto dell'erario e dopo che in forza dell'articolo 73 del regolamento alla legge 22 dicembre 1957 le rivendite stesse sono tenute alla distribuzione dei valori bollati, per cui non v'è chi non veda come le loro funzioni esercitano una prestazione di pubblico interesse, al pari dell'A.C.I., compatibili con l'annullamento delle marche per patenti di guida che il Ministero ha autorizzato a vendere, ovviando così anche alle legittime proteste di coloro che si riforniscono delle marche stesse dalle rivendite per vedersi costretti a farle annullare dagli altri uffici; per chiedere, infine, che se

non si ritenga di adottare il sistema del timbro a secco, con data e numero della rivendita che provvede all'annullamento, in modo da esercitare tutti i possibili controlli, venga esaminata la possibilità di realizzare almeno l'adozione di un bollino, con l'anno di validità, così come avviene per gli accendisigari, tenendo presente che ciò favorirebbe una più organica distribuzione delle marche, con maggiore comodità per il cittadino nell'adempimento dei propri doveri tributari ed anche ovviando al già pressante lavoro di altri uffici che si vedrebbero sollevati da tale ulteriore incombenza » (1699).

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

BENSI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Rispondo anche per conto del Presidente del Consiglio.

Spiace di dover esprimere avviso contrario alla proposta di autorizzare le rivendite di generi di monopolio all'annullamento delle marche sulle patenti di guida con un timbro a secco, non risultando possibile affidare a privati, perché di competenza esclusiva della pubblica amministrazione, l'espletamento di particolari formalità alle quali è connesso l'esercizio di una pubblica funzione, come l'annullamento delle marche per concessioni governative, da cui consegue, come nella fattispecie, il rinnovo del relativo titolo amministrativo (passaporto o patente di guida per autoveicoli).

Va considerato per altro che la disposizione a suo tempo impartita agli uffici periferici dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e dall'Automobile club d'Italia di provvedere ugualmente all'annullamento delle marche e, quindi, al rinnovo del titolo, anche quando le marche stesse vengano presentate direttamente dagli interessati perché acquistate presso le rivendite, nel mentre agevola il cittadino nell'adempimento dei propri doveri tributari, consente ai rivenditori di valori bollati un congruo smercio delle marche in dotazione.

Non si ritiene, infine, accoglibile la proposta che le marche di concessione governativa per patenti rechino l'indicazione dell'anno di validità perché è evidente che ciò si tradurrebbe in un maggior onere che lo Stato verrebbe a sopportare per l'approntamento di tali nuovi tipi di marche e per la distruzione delle scorte eventualmente inutilizzate alla fine di ciascun anno, senza adeguati apprezzabili benefici per il cittadino.

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

REALE GIUSEPPE. La mia interrogazione aveva come motivo di fondo il desiderio di vedere aggiornata questa materia. In realtà non sembrava né sembra convincente l'argomentazione del sottosegretario. Alla luce della legge 22 dicembre 1957, n. 1293, sulla « Organizzazione dei servizi di distribuzione e vendita dei generi di monopolio », credo non si possa considerare privati i 54 mila rivenditori di generi di monopolio.

Che l'argomento fosse di attualità è confermato anche dal fatto che alla presentazione della mia interrogazione è seguita una proposta di legge n. 1465 di iniziativa dei colleghi Carlo Ceruti, Cengarle, Scalia e Zanibelli. A me pare che, quando è possibile aggiornare strumenti antichi alle esigenze nuove, non ci si debba sottrarre come avviene in questo caso, in maniera forse ineccepibile dal punto di vista formale, ma sostanzialmente con scarsa considerazione per la generalità dei cittadini.

L'argomentazione subordinata, secondo cui lo Stato verrebbe a sostenere un danno da una eventuale stampa dell'anno di validità sulla stessa marca, ove non si dovesse addivenire all'apposizione di un timbro a secco sulla marca nel momento stesso dell'acquisto, è altrettanto infondata. Insignificante sarebbe infatti il volume della spesa che eventualmente lo Stato dovrebbe sopportare.

In conclusione, non essendosi alla interrogazione risposto in termini di concreta adesione, non resta che affidarsi alla proposta di legge, con la quale penso sia possibile soddisfare quella aspirazione che il Governo in questo momento non ritiene di prendere in considerazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Romeo, al ministro del turismo e dello spettacolo, « per conoscere le ragioni che hanno determinato l'inopinato trasferimento della sede della federazione motociclistica italiana da Milano a Roma, in ispreto ai sentimenti di tutti i *motoclubs* lombardi e in ispreto al fatto che la quasi totalità delle case e degli artigiani costruttori di motocicli risiede nelle vicinanze di Milano. In considerazione del grave malcontento che il provvedimento ha determinato, l'interrogante chiede di sapere se il ministro intenda disporre che la cennata federazione ritorni a Milano, per la soddisfazione della numerosa classe motociclistica lombarda che all'autodromo di Monza si è coperta di premi e medaglie conquistando

un campionato del mondo (corridore Ubbiali di Bergamo) » (1841).

L'onorevole sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo ha facoltà di rispondere.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*. Il trasferimento da Milano a Roma della sede della federazione motociclistica italiana è stato attuato in conformità a delibera del consiglio nazionale del Comitato olimpico nazionale italiano, in base alla quale tutte le federazioni sportive — organi del « Coni » stesso — devono aver sede in Roma.

Il provvedimento suddetto va, soprattutto, riguardato in relazione all'esigenza, da più parti e da tempo segnalata, di riunire in Roma le sedi di quelle federazioni.

La delibera del consiglio nazionale del « Coni » è stata adottata il 30 maggio 1964.

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

ROMEO. I chiarimenti che mi sono stati cortesemente forniti, anche se giustificano il provvedimento dal punto di vista formale, lasciano inalterato il rammarico per il fatto che la città di Milano sia stata privata della sede della federazione motociclistica, quando tutti i *motoclubs* lombardi avevano fatto presente la necessità che la federazione rimanesse a Milano, in quanto questa città è il centro di tutte le case produttrici e ha per di più l'autodromo di Monza, naturale sede di tutte le competizioni motociclistiche. D'altra parte, a Milano si svolge la maggior parte dell'attività sportiva in questo settore.

È evidente che la federazione motociclistica deve svolgere la sua attività a Milano. Mi augurerei pertanto che la delegazione di Milano di questa federazione avesse i maggiori poteri possibili per l'organizzazione delle gare; altrimenti sarebbe la federazione di Roma, con i suoi organi, a doversi trasferire a Milano. Che questa esigenza sia avvertita è dimostrato dal fatto che a presidente della federazione è stato nominato un milanese. Con ciò si sottolinea che Milano è veramente il centro dello sport del quale ci stiamo interessando.

Sostituzione di Commissario.

PRESIDENTE. Comunico che è stato chiamato a far parte della Commissione speciale incaricata dell'esame, in sede referente, del disegno di legge: « Disciplina degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno » (2017), il

deputato Di Mauro Ado Guido, in sostituzione del deputato Spallone, il quale ha chiesto di essere esonerato dall'incarico.

Annunzio di nomina di Commissari.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati chiamati a far parte della Commissione parlamentare composta di 20 senatori e 20 deputati, prevista dall'articolo 4 della legge 1^o febbraio 1965, n. 13, concernente « Delega al Governo ad emanare una nuova tariffa dei dazi doganali », i deputati: Ambrosini, Bastianelli, Codacci Pisanelli, Cuttitta, D'Amato, De Marzio Ernesto, De Pascalis, Dosi, Gitti, Matarrese, Passoni, Pedini, Raucci, Sabatini, Scarascia Mugnozza, Scricciolo, Spallone, Trombetta, Vizzini e Zugno.

Svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza degli onorevoli Francesco Malfatti e Loperfido, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere: 1) come consideri la passata azione dell'Azienda nazionale autonoma della strada (« Anas ») che ha portato alla distruzione di un ingente patrimonio arboreo lungo le strade statali (si parla di oltre 250 mila alberi abbattuti in cinque anni), con gravissimo danno del paesaggio (si veda, tanto per citare un esempio, quanto è accaduto, oltre due anni fa, lungo la strada Carmagnola-Racconigi-Cavallermaggiore in Piemonte); 2) come consideri il fatto che l'« Anas », nell'estate scorsa, ha deciso di passare dalla guerra silenziosa ed occulta contro gli alberi alla guerra apertamente dichiarata, tanto che sono già stati abbattuti numerosissimi alberi lungo la statale n. 1 nel tratto fra Torba di Orbetello e la periferia di Cecina (150 chilometri), tanto che si parla dell'abbattimento di migliaia di platani lungo l'Appia, dell'abbattimento dell'alberatura lungo le strade da Carmagnola a Savigliano e da None a Riva di Pinerolo, dell'abbattimento dell'alberatura lungo la statale n. 76 nelle Marche e dell'alberatura di numerose strade statali del Veneto; 3) se ritenga irrilevante la tesi secondo la quale l'albero deve essere abbattuto perché sarebbe una grave concausa degli incidenti stradali e comunque se ritenga superabile la questione con altri mezzi che non siano quello unico ed indiscriminato dell'abbattimento; 4) quale valore venga attribuito dall'« Anas » al patrimonio arboreo nazionale e come vengano concepiti

oggi la strada ed il rapporto strada-natura-paesaggio; 5) quale sia stata la precisa posizione del ministro nella delicata questione, dal momento che il ministro è anche presidente del consiglio di amministrazione dell'« Anas » e dovrebbe quindi presumersi che l'azione dell'azienda venga portata avanti anche con il suo assenso e comunque in quale misura tale azione sia condivisa dal Governo, inteso quest'ultimo come organo collegiale; 6) quale valore si debba attribuire alla commissione ministeriale, costituita tardivamente ed in seguito a reiterate unanimi proteste e della quale, nonostante che l'*Avanti!* del 23 ottobre 1964 parli di decisioni definitive entro 90 giorni dalla costituzione, l'unica cosa che si sa (perché lo ha comunicato alla Camera l'onorevole Romita, sottosegretario ai lavori pubblici, nella seduta del 19 gennaio 1965) è che tale commissione non ha ancora cominciato a funzionare, mentre l'azione vandalica dell'« Anas » continua; 7) se ritenga giusto indurre l'« Anas » a sospendere subito ogni e qualsiasi abbattimento di alberi lungo le strade statali, in attesa che la commissione di cui al punto che precede inizi e termini il proprio lavoro, che dovrebbe essere inteso a fare un inventario preciso del patrimonio arboreo nazionale lungo le strade statali, segnalando i punti pericolosi ed esprimendo il proprio parere sul modo (o i modi) di ovviare al pericolo; 8) se ritenga opportuno fissare un preciso termine di tempo alla commissione, di cui al punto 6, per redigere una propria relazione conclusiva; 9) se ritenga opportuno presentare all'esame del Parlamento la relazione di cui al punto precedente » (361);

e della interrogazione degli onorevoli Bertoldi, Ballardini, Fortuna e Zappa, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere il suo parere sulla decisione dell'« Anas », di abbattere migliaia di alberi dalle strade con il pretesto che gli stessi provocherebbero numerosi incidenti. Gli interroganti desiderano conoscere gli elementi di valutazione sui quali si basa una affermazione del genere, che agli stessi sembra poco convincente e comunque molto opinabile. Infine gli interroganti chiedono di sapere se sia stato sufficientemente valutato il danno che la decisione dell'« Anas » reca al paesaggio ed al già scarso patrimonio di verde pubblico di cui dispone la collettività nazionale » (1599).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento dell'interpellanza e dell'interrogazione testé lette, concernenti lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Francesco Malfatti ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

MALFATTI FRANCESCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella seduta del 19 gennaio scorso, esattamente un mese fa venne data risposta ad una mia interrogazione con la quale si chiedeva al ministro dei lavori pubblici se condividesse le decisioni dell'« Anas » circa l'abbattimento degli alberi e, in caso contrario, che cosa intendesse fare per impedire la indiscriminata distruzione del nostro patrimonio arboreo. La risposta che allora mi fu data dal sottosegretario Romita fu deludente e grave, come già ebbi occasione di rilevare in sede di replica; deludente perché essa non fornì alcuna precisa assicurazione, tranne quella relativa alla istituzione di una commissione di studio che avrebbe dovuto cominciare i propri lavori il 21 gennaio 1965; grave per le affermazioni in essa contenute, in quanto l'onorevole sottosegretario asserì che l'« Anas » aveva fino ad allora « agito in maniera non indiscriminata, ma a ragion veduta... in adempimento delle disposizioni del vecchio codice della strada richiamate nel nuovo codice ».

In quella occasione l'onorevole Romita non fece altro che riecheggiare i concetti espressi dall'ingegnere Rinaldi, direttore dell'« Anas », in un'intervista giornalistica rilasciata a conclusione della conferenza di Stresa sulle modifiche del codice della strada, tenutasi tra la fine di settembre e i primi di ottobre del 1964. L'ingegnere Rinaldi dichiarò che erano state fornite, per quanto riguardava l'abbattimento degli alberi, « cifre quasi impressionanti » e che si era voluto « fare apparire l'adozione di utilissimi provvedimenti come una indiscriminata operazione ». In fondo, però, il direttore dell'« Anas » non potette smentire alcunché e si guardò bene dal fornire cifre precise sul numero degli alberi abbattuti.

Occorre quindi preliminarmente chiarire un dato di fatto. È vero che l'« Anas » si è mossa con prudenza, limitandosi a tagliare pochi alberi ritenuti particolarmente pericolosi? Noi contestiamo recisamente, in questa sede che è la più autorevole esistente nel nostro paese, tale affermazione.

Per dimostrare che le affermazioni dell'« Anas », tendenti a minimizzare il fenomeno, non rispondono a verità mi permetterò di citare alcuni fatti. Vi è innanzitutto la realtà da tutti constatabile del gran numero di alberi già tagliati e ai quali dovrebbero aggiungersene molti altri in base ai provvedimenti già preannunziati. Va poi tenuto

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1965

conto dell'estensione e della unanimità delle proteste e vi è, infine, un terzo dato di fatto rappresentato dalla nomina della commissione di studio costituita dal Ministero dei lavori pubblici, ma, dobbiamo dirlo, perché vi è stato costretto dal moltiplicarsi delle proteste.

L'atteggiamento assunto dall'« Anas » nei confronti del patrimonio arboreo nazionale non data, del resto, da oggi. Esso risale a molti anni addietro. Come ebbi già a ricordare in occasione dello svolgimento della mia precedente interrogazione, a tutti è noto lo scempio consumato, indiscriminatamente, lungo la strada statale Carmagnola-Racconigi-Cavallermaggiore. Parlai dell'abbattimento indiscriminato di tutti gli alberi laterali sulla via Aurelia, la statale n. 1, nel tratto che va da Torba di Orbetello alla periferia di Cecina (un tratto lunghissimo: 150 chilometri). Possiamo aggiungere che, nel settembre 1964, si dava notizia dell'abbattimento di alberi lungo la « Triestina », nei pressi di Torviscosa, strada che *Il Messaggero veneto* del 1964 definisce « ombrosa e pittoresca »; e lo stesso giornale nutriva preoccupazione per altre belle strade del Veneto e chiedeva assicurazioni all'« Anas » e alle autorità pubbliche, aggiungendo che non bisognava dare la colpa ai platani degli incidenti stradali.

Vi è da osservare che spesso scopriamo i misfatti dell'« Anas » per puro caso. Non abbiamo dati precisi per ciò che è stato fatto dall'« Anas ». Penso invece che essi dovrebbero essere pubblicati e, se le cifre dessero ragione all'« Anas », ciò costituirebbe la migliore smentita a quanto andiamo affermando: non essere, cioè, assolutamente vero che l'« Anas » proceda all'abbattimento di pochi pericolosissimi alberi.

Già altra volta ho detto che Paolo Monelli, il 24 settembre 1964, denunciò che l'« Anas » negli ultimi cinque anni aveva abbattuto ben 260 mila alberi. Questa cifra non è stata smentita. Potrebbe esserlo soltanto con altre cifre, e non nel modo al quale è ricorso l'ingegnere Rinaldi parlando genericamente di « esagerazioni ». Oltretutto i dati precisi dei danni sopportati dal patrimonio arboreo nazionale sarebbero elementi utili per la stessa commissione di studio. Sarebbe, fra l'altro, interessante sapere se, nelle strade dove sono stati abbattuti indiscriminatamente gli alberi laterali, gli incidenti siano aumentati o diminuiti.

L'abbattimento di 260 mila alberi costituisce uno sterminio, « la strage degli innocenti », come è stata definita dai giornali ed

anche dalla televisione italiana. Dissi nel mio intervento del gennaio scorso: « la guerra continua ». *L'Avvisatore marittimo* del 6 novembre 1964, riprendendo la notizia da un giornale milanese, denunciava il proposito dell'« Anas » di abbattere sull'Appia Nuova, nel tratto Fondi-Terracina, tutti i platani; tenete presente che si tratta di circa 10 mila alberi, cioè di ... pochissimi e pericolosissimi alberi !

Nelle Marche, sulla statale n. 76, si possono vedere alberi segnati con la croce rossa, che vuol dire: abbattere, condannare a morte migliaia di pioppi, di lecci, di castagni selvatici, eccetera. Il compartimento dell'« Anas » del Piemonte ha chiesto alla sovrintendenza se esiste un vincolo paesistico sulla strada alberata che va da Carmagnola a Savigliano e da None a Riva di Pinerolo, mettendo, tra l'altro, in evidenza una strana concezione della difesa del paesaggio. Del resto, ciò non stupisce quando si pensi che l'ingegnere Rinaldi si esprime in questi termini in una intervista dell'ottobre scorso: « È ovvio che quando si tratti di alberatura avente particolare valore storico e artistico si potranno adottare gli opportuni accorgimenti; per tutte le altre alberature la fredda logica deve avere il sopravvento ». Ovviamente l'ingegnere Rinaldi non deve avere mai sentito parlare di valori ambientali. Fare delle strade italiane una specie di paesaggio lunare con qualche piccolo ciuffo qua e là vuol dire non comprendere niente del valore del paesaggio, del valore della natura, della natura e del paesaggio come valori culturali da conservare.

Del resto, l'ingegnere Rinaldi ha in odio tale paesaggio, e non ne fa mistero. Lo dice apertamente, sempre in quella stessa intervista: « È ... comprensibile che si manifestino sentimenti di particolare reazione ogniquale volta si affaccia l'eventualità di una azione che tenda ad alterare le naturali caratteristiche del suolo e del paesaggio... Il principio fondamentale... è la sicurezza ». « Ne deriva che ogni provvedimento inteso ad eliminare o ridurre... pericoli... si impone su tutte le considerazioni di carattere sentimentale... »; e, aggiungerei, per completare il pensiero dell'ingegnere Rinaldi, anche su tutte le considerazioni di carattere culturale.

Si tratta dunque di « alterare le naturali caratteristiche del suolo e del paesaggio »: altro che compiti di istituto, onorevole sottosegretario ! Qui mi pare sia d'obbligo il richiamo all'articolo 9 della Costituzione, il quale impone alla Repubblica italiana di difendere il paesaggio. Questo ingegnere Rinal-

di — lo dico in questa sede autorevolissima — è un uomo pericoloso, come sempre sono pericolose l'ignoranza e la presunzione.

E veniamo al secondo fatto: la protesta estesa ed unanime. Intanto, hanno protestato tutte le associazioni, enti e persone che più direttamente si occupano di queste cose: « Italia nostra », *Touring Club*, Automobile Club, enti provinciali del turismo numerosissimi sovrintendenti. Dalla sua sede centrale, « Italia nostra » emetteva, il 2 ottobre 1964, un comunicato nel quale, fra l'altro, era scritto: « La sostanza dei motivi addotti dai tecnici dell'« Anas » per abbattere indiscriminatamente le alberature stradali rivela una concezione statica della circolazione stradale che, invece, è un fenomeno essenzialmente dinamico... ».

L'*Adige* del 14 ottobre 1964 dava notizia di una presa di posizione del *Touring Club* italiano; in essa, dopo aver affermato che, se era « incontestabile l'opportunità di abbattere gli alberi ammalati o pericolanti non si può, invece, ammettere che lo stesso avvenga per i sani a titolo precauzionale », era contenuto « un appello alle associazioni e agli enti italiani perché agiscano prontamente per tutelare un patrimonio che ha già subito tante ingiustificate offese ».

Mi sono limitato a ricordare ciò che hanno fatto due associazioni di rilievo del nostro paese, appunto « Italia nostra », sorta in difesa del patrimonio artistico italiano e del patrimonio naturale italiano (il paesaggio), e il *Touring Club* italiano. La protesta, però, non si ferma qui. Tutta la stampa italiana è insorta.

L'*Adige* del 14 ottobre e del 4 novembre 1964 reca questo titolo: « Devono rimanere gli alberi lungo le nostre belle strade »; L'*Arena* del 3 settembre afferma: « Abbattere gli alberi lungo le strade significa recare offesa alla natura. È necessario opporsi all'inutile strage predisposta dall'« Anas »; il numero di novembre di *Arianna*: « Salviamo gli alberi lungo le strade »; L'*Automobile* dell'11 e 25 ottobre: « L'« Anas » è particolarmente sollecita della sorte degli automobilisti che non sappiano rinunciare alle alte velocità »; L'*Avvisatore marittimo* del 6 novembre: « L'« Anas » deve consentire la sicurezza, non distruggere il patrimonio ambientale »; Il *Corriere lombardo* del 14 ottobre: « La velocità è la componente più grave di mortalità sulle strade e l'« Anas » taglia gli alberi per favorire la velocità della circolazione »; L'*Europeo* dell'11 ottobre e del 1° e 15 novembre: « La distruzione di decine di migliaia di alberi lungo

le strade è un esempio della nostra indifferenza per il paesaggio. In meno di quaranta anni abbiamo definitivamente distrutto la natura in gran parte del paese »; *La Gazzetta del popolo* del settembre, ottobre e novembre: « Protesta per l'abbattimento degli alberi lungo le strade. Le vite degli automobilisti si salvano prima e meglio imponendo limiti di velocità adeguati alle condizioni delle strade »; *Il Giornale di Vicenza* del 5 ottobre comunicava che « all'Assemblea dell'« Automobile Club » è stato messo in evidenza quanta parte negli incidenti abbia il comportamento degli automobilisti mentre la presenza delle piante lungo le strade sarebbe da considerarsi una concausa di minima incidenza »; *Il Giorno motori* dell'ottobre avverte: « Se proprio necessario, si taglino solo quelli mortali »; L'*Italia* del 24 settembre: « Difendere gli alberi è una questione di civismo »; *Il Levante* del 18 ottobre: « Salvare gli alberi lungo le strade »; *Il Mondo* del 13 ottobre: « Non esistono studi che provino la pericolosità delle alberature stradali. Gli automobilisti, come indica l'unica inchiesta condotta in Italia, sono contrari all'abbattimento degli alberi »; *Motor* del 25 ottobre e 15 novembre: « Alla propaganda sull'educazione stradale, l'« Anas » ha preferito la lotta contro gli alberi »; *La Nazione sera* del 14 e 24 ottobre: « La vista difettosa è la causa del 30 per cento delle sciagure stradali. Il viale Pisa-Marina, una delle strade più belle e caratteristiche d'Italia, minacciato dai provvedimenti dell'« Anas » »; L'*Ordine* dell'8 novembre: « Motivi opinabili ed infondati per giustificare la distruzione delle alberature stradali »; *Paese sera* del 25 e 29 settembre: « Tagliare gli alberi costituisce un delitto inutile e stupido: ci sono i *guardrails* per salvaguardare gli automobilisti »; il *Resto del Carlino* in varie occasioni nei mesi di settembre, ottobre, novembre: « Più dannosa che utile l'eliminazione delle piante »; *Strade e traffico* dell'ottobre: I tecnici dell'« Anas », mentre si lasciano andare a periodici furori contro gli alberi delle strade vecchie, non si preoccupano di migliorare gli *standards* in tema di attrezzature laterali delle nuove costose autostrade »; *La Stampa* del settembre, ottobre, novembre: « I paracarri più degli alberi aggravano gli incidenti stradali — L'« Anas » ha abbattuto in cinque anni 260 mila alberi lungo le strade »; *Il Telegrafo* del 25 ottobre: « Non è possibile concepire le strade come mezzo esclusivamente tecnico »; *Il Tempo* del 29 ottobre: « La cittadinanza Paulilatina in fermento per l'abbattimento degli alberi lungo la strada Carlo Felice: non

sono stati mai causa di incidenti»; *Terme e Riviera* del settembre: « L'abbattimento delle alberature stradali equivale a una strage degli innocenti »; *Il Touring* del novembre: « L'intero peso della lotta contro gli incidenti grava principalmente sulla formazione del guidatore e su una intensa e intelligente educazione stradale »; *24 Ore* del 13 e 23 ottobre: « Gli alberi vanno salvati »; *Via* dell'ottobre: « Non è necessario tagliare gli alberi; esiste una soluzione e va adottata con urgenza: rallentare ! »; *La Voce repubblicana* del settembre, ottobre: « Evitare lo scempio degli alberi lungo le strade ».

Questo è un notiziario della stampa limitato ai mesi di settembre, ottobre e novembre 1964. Non mi sono preoccupato di raccogliere quanto la stampa italiana ha scritto nei mesi successivi, ma essa, anche se con ritmo più lento, è tornata sull'argomento con articoli di tono quasi identico a quello che si può desumere dai titoli dei giornali che mi sono permesso di citare.

Il terzo fatto è la commissione. La prima volta che abbiamo sentito parlare di essa è stata — per quanto ci consta — l'occasione in cui il ministro Mancini telegrafò a « Italia nostra » il 9 ottobre 1964, affermando tra l'altro: « Assicuro che intendo risolvere problema alberature lungo strade col concorso ed suggerimento tutti gli interessati stop A tal fine est in corso costituzione apposita commissione ». *Il Giorno* del 23 ottobre, in una notizia datata da Roma il 22 ottobre, scriveva: « Entro novanta giorni una commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici dovrà riferire ». So che ella, onorevole sottosegretario, ha già smentito questa notizia. Non sono riuscito a desumere da alcuna fonte ufficiale se la commissione suddetta, oltre ad avere un mandato preciso, abbia limiti di tempo. La protesta ampia e unanime che vi è stata in tutto il paese e la costituzione della commissione ministeriale di studio, onorevole sottosegretario, stanno a dimostrare che l'« Anas » non ha agito — come ella ha detto il 19 gennaio in quest'aula — « in maniera non indiscriminata, ma a ragion veduta », altrimenti non si spiegherebbe tanto chiasso.

Altrimenti perché costituire una commissione? Non ve ne sarebbe stato alcun bisogno. Il ministro Mancini nel telegramma inviato a « Italia nostra », sia pure con molta timidezza, si preoccupa di giustificare l'operato dell'« Anas », quando asserisce: « Ben comprendo preoccupazioni che animano azione codesta associazione ma non concordando con ingiui-

ste valutazioni dei moventi e delle iniziative dell'« Anas » assicuro che intendo... ».

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il ministro non poteva certamente apprezzare un telegramma pieno di insulti come quello inviato da quell'associazione.

MALFATTI FRANCESCO. Mi posso rendere conto di questo. Prendo atto di questa sua precisazione, nel senso che il ministro ha risposto in quel modo proprio perché doveva respingere gli insulti. Conosco il ministro Mancini e voglio pensare che, respinti gli insulti in quel modo, sia stato sensibile all'ondata di proteste sollevata nel paese e si sia quindi giustamente preoccupato di dare assicurazioni con la costituzione di una commissione di studio, che in fondo suona censura per l'« Anas ».

Veniamo ora al merito della questione. L'« Anas » sostiene che tra l'albero e la vita umana si deve preferire la vita umana. Non vi è dubbio che, se il dilemma dovesse porsi in questi termini, nessuno potrebbe non essere d'accordo con l'« Anas ». Non credo infatti che vi sia qualcuno che possa dire di preferire l'albero alla vita umana. Ma questo è un falso dilemma.

Nel 1959, nel corso della conferenza di Stresa sul traffico, il presidente dell'A.C.I., il principe Caracciolo, ebbe a dichiarare alla televisione che da un'inchiesta fatta in collaborazione con l'« Anas » era risultato che su 7 mila chilometri di strade soltanto in pochissimi casi l'albero veniva indicato come causa vera e propria dei sinistri.

In uno studio comparso su *Medicina sociale* e riportato nel *Touring* del 15 febbraio 1962 si affermava che secondo i dati del *Compendio statistico italiano* del 1959 gli incidenti per auto contro ostacoli fissi, e quindi anche contro gli alberi, erano stati pari all'1,6 per cento di tutti i sinistri, con una media di 0,59 infortunati per ogni incidente, mentre gli incidenti per fuoriuscita di strada erano stati pari al 2,8 per cento, con una media di 1,14 infortunati per incidente.

Si fa quindi la guerra agli alberi con il pretesto della pericolosità.

Diceva Antonio Cederna, uno studioso di queste cose, alla televisione il 18 gennaio 1965: « Purtroppo non esistono le statistiche degli incidenti evitati dagli alberi ».

Il professore Vincenzo Columbo, del politecnico di Milano, scriveva su *Strade* del 2 febbraio 1961 che gli alberi lungo le strade sono utili e necessari: sono un aiuto e un monito a non sbandare, tolgono l'abbagliamento del sole, rendono l'ambiente stradale

riposante e gradevole e meno monotona la strada, tenendo desta l'attenzione e allontanando il pericolo del sonno.

Un altro esperto, Lanfranco Lazzarini, su *Medicina sociale* del giugno 1961 scriveva che gli alberi hanno una funzione di « condotta ottica », mostrano a distanza e in anticipo l'andamento e il tracciato di una strada, sono di sollievo contro il caldo e la luce eccessivi, hanno una vera e propria importanza profilattica in quanto possono costituire un elemento predisponente dello stato psicofisico del conducente (Cederna ha poi parlato di « ipnosi dell'autostrada »).

E potremmo continuare nelle citazioni. L'ingegnere Rinaldi ha creduto di trovare un argomento a sostegno dell'abbattimento degli alberi nel fatto che le strade nuove non hanno alberatura. Afferma infatti l'ingegnere Rinaldi nella già citata intervista: « Che gli alberi posti ai margini delle strade debbano essere considerati fonte di grave pericolo per la viabilità è dimostrato dal fatto che da diversi anni a questa parte essi non vengono messi a dimora lungo le strade... L'assenza di critiche al riguardo sta a confermare che le nostre strade non hanno certo bisogno di alberature marginali ».

Ebbene, non so se i colleghi hanno seguito la polemica condotta sul *Mondo* da Antonio Cederna per ciò che riguarda l'« autostrada del sole ». Antonio Cederna è intervenuto autorevolmente su questa questione dichiarando che l'opinione pubblica italiana è rimasta suggestionata soltanto dall'aspetto tecnico, ed aggiungendo (e io condivido questa opinione) che, con la insensibilità che purtroppo dimostriamo in Italia per i valori ambientali e per il rispetto del paesaggio, nel tracciare l'« autostrada del sole » non si è tenuto conto del rapporto strada-natura, strada-paesaggio: egli lamenta che a questa sua tesi si siano opposti in vario modo urbanisti ed architetti anche di parte democratica. Replicando sul *Mondo* del 17 novembre 1964 Cederna si rifà alla autorità di un paese come gli Stati Uniti d'America, dove questi problemi vengono affrontati con molta serietà e dove esiste una sensibilità dell'opinione pubblica nei confronti del paesaggio e della natura quale purtroppo noi non ne abbiamo, e cita un aureo libretto che vorremmo fosse letto anche dai funzionari dell'« Anas » e che sarebbe bene fosse tradotto in italiano, magari a cura del Ministero dei lavori pubblici: *The highway and the landscape (L'autostrada ed il paesaggio)*. In tale libretto, formato da 12 saggi di esperti (architetti, urbanisti, paesaggisti, ecc.), quando

si arriva al saggio sul paesaggio, cioè al rapporto strada-natura, si possono leggere cose di questo genere: « Alberi ed arbusti sono utili contro l'erosione » (quindi una accurata piantagione finisce per ridurre a zero i costi di manutenzione) « sono utili come banchine spartitraffico e nelle zone laterali » (contro il vento e la neve), « giovano per nascondere vedute sgradevoli, sono necessari alla sicurezza » (contro l'abbagliamento) « perché variano la scena, aiutano la resistenza alla sonnolenza, indicano a distanza il tracciato » (specialmente di notte). « Disposti in grandi masse ai lati della carreggiata, con essenze accuratamente scelte, esercitano un'azione frenante nei casi di fuoruscita di strada. Grandi fasce verdi debbono essere create nei pressi delle città e dei sobborghi residenziali... Come siamo passati dalla polvere alla strada asfaltata e da questa all'autostrada, così si sta aprendo una nuova fase, quella della sistemazione paesistica dell'autostrada e delle zone laterali ».

Quanto viene detto dall'ingegnere Rinaldi è evidentemente solo la ripetizione inerziale di un antico concetto completamente superato. La trasformazione cui ho accennato sta avendo luogo in America, paese dove i problemi connessi alla velocità ed al volume della circolazione non sono certamente inferiori ai nostri (basti pensare che vi sono ben novanta milioni di autoveicoli a motore in circolazione).

L'alternativa albero-vita umana è quindi un falso dilemma. Ecco che cosa si scrive su *L'Avvisatore marittimo* del novembre 1964: « Dice l'« Anas »: abbiamo dovuto fare una scelta: la vita dell'uomo contro quella degli alberi. Tale impostazione del problema fu già dimostrata assurda la prima volta che l'« Anas » prospettò l'eventualità di trasformare il nostro paese in una sorta di reticolo per *go-karts*. A quale gradino sulla scala del pericolo stradale si devono collocare gli alberi? Quanti sono ancora in Italia i passaggi a livello? Che peso hanno nel determinare gli incidenti paracarri, parapetti, muri, « dritti » delle opere d'arte, palificazioni, scarpate a cunette tradizionali? Quanti incidenti sono dovuti al fatto che mancano i *guardrails* là dove sarebbero necessari, che vi sono curve e sedi stradali non adatte a qualsiasi velocità, che non vi è sufficiente segnaletica su strade con visibilità pressoché nulla per molti mesi dell'anno a causa della nebbia? Ciò che stupisce è che, nel groviglio di problemi che andrebbero affrontati e risolti per garantire la sicurezza, gli unici ad essere presi di mira siano gli alberi, mentre all'este-

ro vi è chi mette gli alberi (come per esempio in Belgio) persino sui cigli e negli spartitraffico delle autostrade ».

Su *La Stampa* del 23 settembre 1964 si scrive: « L' "Anas" sembra aver adottato lo slogan: vale più una vita umana che tutti gli alberi lungo le strade italiane ». E si aggiunge: « Nella guerra 1915-1918 in Francia si gridò: perisca la cattedrale di Reims, se con ciò si può risparmiare un fantaccino! Allora però — soggiunge sarcasticamente l'articolista — c'era da vincere la guerra, mentre oggi c'è da vincere soltanto la stupida temerarietà degli spericolati ».

Ecco la soluzione: diminuire la velocità, adottare tutti gli accorgimenti necessari per ciò che riguarda il traffico, come sono appunto i *guardrails*.

Un pregiudizio che si deve sfatare è quello secondo cui si rende il traffico più sicuro rendendolo più veloce. Vorrei in proposito portare una testimonianza, anche se mi rendo perfettamente conto che siamo su un altro piano (quello della circolazione stradale urbana). Io sono nato a Viareggio, e abito a Lucca. In polemica con alcuni amici concittadini, spesso ho domandato loro: spiegatemi come mai una città moderna come Viareggio — città quadrangolare, con strade tutte dritte — vede in pauroso aumento gli incidenti stradali, anche mortali, nell'interno della città; mentre Lucca, che ha un reticolo viario interamente medioevale, vanto degli uomini che hanno saputo conservarlo, sopporta il traffico moderno senza che mai sia stato registrato un incidente mortale all'interno delle mura cittadine. Questo vuol dire che quando l'« ambiente » obbliga il guidatore a rallentare la velocità, ciò rappresenta il presidio più sicuro per evitare incidenti mortali. Occorre dunque sfatare questo pregiudizio: traffico più veloce uguale a traffico più sicuro. Non è vero. Dobbiamo smetterla con questa frenesia della velocità (e parlo anche per me, che qualche volta — devo confessarlo pubblicamente — indulgo alla velocità).

Voglio portare un altro esempio, rifacendomi a quanto accade sull'autostrada Firenze-mare, sulla statale Pisa-Lucca e sulla provinciale Lucca-Viareggio. Anche qui abbiamo un rapporto di incidenti mortali significativo. Nella mia provincia gli incidenti più gravi avvengono sull'autostrada Firenze-mare, mentre sono in numero di gran lunga minore sulla strada di collegamento Pisa-Lucca, una strada statale strettissima e fiancheggiata da alberi secolari che hanno anche deformato la strada stessa, tanto che la segnaletica av-

verte: « Attenzione! Alberi fuori sagoma ». Analoga cosa può dirsi per la Lucca-Viareggio.

Quindi, secondo me, dobbiamo porre un limite alla velocità, perché solo in questo modo possiamo risolvere il problema. Abbattere gli alberi non serve.

Là dove vi sono tratti pericolosi di strade alberate si deve intervenire con la segnaletica: si deve andare a 50 chilometri all'ora. Questo non sarà la morte di nessuno, essendo una norma per tutti; saremo tutti su un piano di uguaglianza. Abbattere gli alberi significa invece diventare complici della stupidità umana.

Nella intervista che ho ricordato, l'ingegnere Rinaldi, come ho già detto, sostiene che bisogna rimuovere ogni ostacolo alla sicurezza del traffico. Badate: ho già definito quest'uomo ignorante e presuntuoso, ed insisto su ciò; ma è un uomo anche pericoloso, perché se dovessimo accettare la sua logica dovremmo arrivare al punto di rimuovere non solo gli alberi, ma anche tutti gli ostacoli fissi, rappresentati da opere murarie, case, ecc., che possiamo incontrare sulle strade. Ma questa è una logica che sapete bene dove conduce, per rendere omaggio alla velocità ed alla sicurezza del traffico: alla distruzione dei centri storici. È una di quelle logiche che ho sentito spesso volte sostenere sui banchi del consiglio comunale di Lucca.

A Lucca, infatti, abbiamo una bellissima strada con uno spartitraffico rappresentato da una via d'acqua, via dei Fossi. L'opinione pubblica è divisa fra « coperturisti » e non « coperturisti »: i coperturisti sono quelli che vogliono coprire i « fossi » per farne una larga arteria. Pensate, in una città medioevale come Lucca, all'interno delle mura, si dovrebbe fare questa arteria, non si sa bene per che cosa; per avere un tratto di 200 metri a traffico veloce ed arrivare poi in una piazzetta, detta della Madonna dello Stellare, dove vi è una bella stele che, per essere conseguenti, si dovrebbe abbattere. Così, un passo alla volta, il centro storico di Lucca verrebbe distrutto per lasciare il posto ad ampie ed anonime strade. Ma questo è assurdo, si tratta di una logica del tutto paradossale. Non possiamo accettare questo modo di ragionare e di pensare.

Vi è un altro argomento che sembra sia rimasto all'« Anas »: gli utenti sarebbero d'accordo. Non è vero neppure questo. Mi pare che l'« Anas » abbia iniziato un *referendum* in proposito; ed aspettiamo di conoscere quale sarà il risultato. Ma ve ne è stato già uno. Vorrei ricordare all'onorevole sottosegretario

che il giornale *L'Automobile* nella primavera del 1962 promosse un *referendum*, abilmente congegnato, fra l'altro, perché, per il modo con cui venivano fatte le domande, si sollecitava una risposta sfavorevole al mantenimento degli alberi lungo le strade statali. Ebbene, nonostante questo, su 8.004 risposte, 4.672 sono state per il mantenimento degli alberi e 3.332 favorevoli all'abbattimento degli alberi.

C'è un'ultima questione. Perché si discute tanto? Perché tanta insensibilità di fronte alla natura? L'ho già detto: siamo un paese che arriva tardi ad avere quella che vorrei chiamare la « coscienza del verde ». Ci stiamo forse faticosamente conquistando soltanto oggi la coscienza della necessità di salvaguardare il patrimonio arboreo nazionale, di salvaguardare le fasce di verde, di salvaguardare il paesaggio.

Con molta fatica, stiamo forse ora arrivando ad avere una coscienza urbanistica. Ci stiamo arrivando attraverso una via lunga e costosa; e credo che i colleghi di parte liberale probabilmente ci abbiano aiutati, anche se non voglio identificare tutti i liberali con la speculazione edilizia. È un fatto che il costo eccessivo delle aree ha fatto capire anche a larghe masse, anche a persone non specialiste della materia, la necessità di affrontare il problema di un assetto non caotico, ma ordinato delle città. Ha fatto loro scoprire l'urbanistica. Ebbene, noi dobbiamo arrivare ad avere anche una coscienza dei valori culturali che sono rappresentati dalla natura e dal paesaggio.

Badate che siamo uno degli ultimi paesi al mondo per ciò che riguarda la difesa del verde. Io mi sto diletstando col problema dei parchi nazionali. Abbiamo soltanto quattro parchi nazionali: quello dell'Abruzzo, quello del Circeo, quello del Gran Paradiso e quello dello Stelvio. Sono pochissimi e, inoltre, questi parchi nazionali vivacchiano; alcuni addirittura sono minacciati. Ho letto un articolo del direttore del parco nazionale dell'Abruzzo nel quale si lancia un appello alle autorità pubbliche, perché il parco è minacciato di lottizzazione. Per non parlare di quello piccolissimo del Circeo che, se ancora non è scomparso, minaccia di scomparire sotto la pressione della speculazione privata.

Vorrei riferirvi quello che scrive il professor Alberto Simonetta in *Casabella* per ciò che riguarda la difesa del verde nel mondo. Negli Stati Uniti vi sono 28 parchi nazionali, per 87.500 chilometri quadrati; una cinquantina di riserve e di monumenti naturali, di cui alcuni di oltre 10 mila chilometri quadrati;

272 riserve per la protezione di particolari gruppi di animali, per complessivi 75 chilometri quadrati; 1.346 parchi dei singoli Stati federali; 254 aree di ricreazione, 356 altre aree protette, per complessivi 18.846 chilometri quadrati. Nella Unione Sovietica, prima dell'inizio dell'ultimo piano quinquennale (*Interruzione del deputato Bonea*), esistevano tra parchi nazionali ed altre zone protette almeno 180 riserve nella Russia europea e 90 nella Russia asiatica, per complessivi 195.597 chilometri quadrati. Quando fu annunciato il nuovo piano, l'accademia delle scienze elencò altre 42 aree della Russia asiatica che dovevano essere escluse da trasformazioni agrarie e convertite in riserve naturali. Le richieste dell'accademia furono immediatamente ed integralmente accolte e i piani modificati di conseguenza.

In Gran Bretagna dal 1945 ad oggi sono stati istituiti 13 parchi nazionali, per complessivi 934.444 ettari, e 50 altre riserve naturali, in buona parte con finalità strettamente scientifiche, per altri 16.543 ettari. Complessivamente è stato rigorosamente vincolato il 3,88 per cento del territorio nazionale. In Danimarca, un paese la cui superficie corrisponde appena a quella dell'Emilia e della Toscana insieme, c'erano già nel 1956 ben 158 riserve naturali. In Olanda, pari in superficie al Piemonte, alla Val d'Aosta ed alla Liguria, vi erano, alla stessa data, 4 parchi nazionali e 67 altre riserve naturali, per complessivi 39.513 ettari, pari all'1,14 per cento della superficie di un paese interamente formato da pianure e con una densità di popolazione tra le più alte del mondo.

In Jugoslavia vi sono 7 parchi nazionali ed un gran numero di riserve naturali (12 nella sola Serbia) che coprono complessivamente l'1,48 per cento del territorio. La percentuale di territorio protetto sale al 2,96 per cento in Cecoslovacchia; arriva, in un paese sovrappopolato e di limitate risorse economiche come il Giappone, al 3,2 per cento (15 parchi nazionali, per 13.248 chilometri quadrati); ed infine in Svizzera tocca il 6 per cento: un parco nazionale, 38 riserve naturali e 32 distretti franchi federali.

Ebbene, in Italia siamo allo 0,58 per cento, con i nostri quattro parchi nazionali che vivacchiano e sono continuamente minacciati. Non possiamo continuare in questo modo. L'autorità pubblica deve difendere il verde.

Tornando al tema specifico: la strada è un fatto urbanistico, e non solo un collegamento tra due punti. Dobbiamo affrontare e

risolvere il rapporto tra strada-natura e strada-paesaggio. È un problema di civiltà, di cultura.

Ne *Il Mondo* del 13 ottobre 1954 Antonio Cederna esprime molto bene questo concetto. Lasciate che legga:

« Che una strada sia un fatto urbanistico l'hanno finalmente scoperto all'ultima conferenza di Stresa: ma urbanistica significa tra l'altro coordinamento tra varie competenze, scelte nell'interesse pubblico, politica delle aree, superamento del vecchio concetto di strada come semplice mezzo per spostarsi da un posto all'altro. Significa anche, nella progettazione delle nuove strade ed autostrade, saper impostare un rapporto intelligente tra strada, natura, paesaggio. Chi percorre le nostre autostrade — fu detto giustamente al convegno di « Italia nostra » sul verde — riceve l'impressione che il nostro sia un paese piatto, uniforme, insignificante, noioso ed interminabile. Il viaggio si svolge con interminabile monotonia, la vista della strada diventa insopportabile, l'automobilista è colto da una noia profonda ed inguaribile, da stanchezza ed irritazione; egli reagisce forzando la velocità, ma resta sottoposto all'ipnosi dell'autostrada e cioè al pericolo della diminuita attenzione provocata dal percorso monotono. La guerra agli alberi lungo le vecchie strade ci appare quindi per quel che è ». (*Interruzione del deputato Bonea*). Cito Antonio Cederna, onorevole Bonea: non è d'accordo con lui? È un liberale.

BONEA. Sì, è un liberale de *Il Mondo*!

MALFATTI FRANCESCO. Ella non è d'accordo con Carandini?

Prosegue il Cederna: « Frutto di antica, congenita incomprendimento della natura, di insipienza paesistica, di incapacità di concepire ed esprimere qualcosa che assomigli lontanamente a quello che nei paesi civili si chiama architettura del paesaggio ed architettura della strada. Nel paese del sole, sull'« autostrada del sole », in tanti anni non sono nemmeno riusciti a far attecchire un cespuglio sullo spartitraffico » (pare non vi cresca nulla perché è troppo piccolo), « mentre ai margini il terreno si continua a vendere a lotti »; amara ironia — come vedete — quella con cui Antonio Cederna conclude.

Dobbiamo dunque affrontare assolutamente questo problema.

Concludo con pochissime domande, già implicite naturalmente nell'interpellanza presentata al Governo. Vorremmo conoscere le responsabilità del ministro nella sua qualità di presidente dell'« Anas ». Vorremmo sapere se

la commissione — l'ho già detto all'inizio e lo ripeto ora — abbia un termine di tempo. Vorremmo sapere che cosa pensi il ministro dei lavori pubblici circa la necessità, intanto, di dare disposizioni per far cessare ogni abbattimento di alberi, tranne ovviamente quelli che rappresentano un'evidente pericolosità quando sono cadenti o malati (ripeto: nessun abbattimento sino alla fine dei lavori della commissione). Vorremmo sapere che cosa pensi il ministro della necessità, avanzata nella nostra interpellanza, di portare le conclusioni della commissione stessa dinanzi al Parlamento.

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

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo scusa all'onorevole interpellante e all'onorevole interrogante del ritardo con cui sono arrivato a questo appuntamento per dar loro risposta; ma il ritardo è dovuto al fatto che proprio stamane si stava tenendo una riunione della nota commissione per le alberature nominata dal ministro dei lavori pubblici, di cui essi chiedono notizie. La commissione quindi esiste e funziona, e dirò con quali risultati e con quali prospettive.

Per rispondere esaurientemente all'interpellanza e all'interrogazione mi atterrò all'ordine degli argomenti quale è stato esposto dall'onorevole Francesco Malfatti nella sua interpellanza. Spero così di non « saltare » alcuna delle considerazioni più importanti.

Innanzitutto, su che cosa si basa l'azione dell'« Anas » nei confronti delle alberature stradali? Vorrei qui categoricamente smentire quel che ha detto l'onorevole interpellante, cioè che l'« Anas » o qualcuno dei suoi dirigenti nutra un odio particolare contro gli alberi o il verde o il paesaggio, o abbia fatto dell'abbattimento degli alberi lo scopo principale della propria vita e della propria azione. I tecnici dell'« Anas », come in genere i tecnici stradali, sono legati al verde quanto, più o meno, ciascuno di noi (ognuno secondo il proprio carattere, la propria personalità, le proprie tendenze). Ma naturalmente vi è differenza tra i tecnici stradali e noi, soprattutto per il fatto che i tecnici dell'« Anas » e delle province e, in generale, degli enti proprietari di strade hanno responsabilità dirette per quanto avviene sulle strade e per la sicurezza del traffico; responsabilità che spesso li hanno colpiti duramente, sotto forma di procedimenti penali e di obbligo di risarcimento di danni. Pertanto essi danno a queste loro re-

sponsabilità un peso notevole che, lo riconosciamo, talvolta può essere eccessivo, al punto da anteporre in modo generalizzato l'esigenza della sicurezza del traffico ad altre esigenze, quando in qualche caso una valutazione più equilibrata potrebbe essere augurabile. Non si tratta però di peccato mortale di lesa natura o di lesa verde, ma, semmai, di peccato veniale di eccesso di zelo, di eccessivo peso dato a certe competenze e responsabilità che spettano ai tecnici della strada.

Su che cosa si è basata allora in passato e si basa oggi l'azione dell'« Anas » nei confronti delle alberature, visto che ritengo si debba escludere una preordinata volontà di distruzione del verde e del paesaggio? Si basa su articoli di legge, che attribuiscono precise responsabilità al Ministero dei lavori pubblici e all'« Anas », quindi al ministro dei lavori pubblici in quanto presidente dell'« Anas » e al direttore generale della stessa « Anas ». Per esempio, la recente legge 21 aprile 1962, n. 181, all'alinea f) dell'articolo 1 dice che spetta al Ministero dei lavori pubblici, quindi alle persone responsabili dei vari servizi, di fissare le direttive e di esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 144, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, nonché di tutte le altre norme concernenti il traffico e la segnaletica sulle autostrade, sulle strade statali e sulle altre strade di uso pubblico, adottando nell'ambito delle vigenti leggi i provvedimenti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle medesime autostrade e strade. È quindi un compito preciso che spetta al Ministero dei lavori pubblici di adempiere questi obblighi, nell'ambito delle leggi vigenti, per garantire la sicurezza sulle strade e sulle autostrade.

Quali sono gli elementi che influenzano la sicurezza sulle strade e sulle autostrade? Mi riferisco all'articolo 1 del titolo I del decreto 8 dicembre 1933, cioè del vecchio codice della strada; articolo che è stato richiamato nel nuovo codice e che al n. 13 dice che è vietato piantare alberi e siepi lateralmente alle strade all'esterno degli abitati a distanze minori delle seguenti: per gli alberi, metri 3 (misura dal confine della strada), salvo che ciò sia consentito dalle autorità competenti; per le siepi, ecc., altre distanze.

Si potrà dire — come è stato detto — che questo articolo si riferisce propriamente e direttamente al proprietario frontista dei terreni, il quale non può piantare alberi, e non al proprietario della strada. E comunque evidente che detta norma configura una precisa

situazione di pericolo e di intralcio alla circolazione, negli alberi piantati a distanza minore di tre metri. E quindi innegabile che quando si devono considerare le cause di pericolo per la circolazione debba essere considerata anche l'alberatura e debba prendersi a criterio la norma relativa alla distanza.

L'articolo 1 del regio decreto del 1933 dice ancora che « è in ogni caso vietato di eseguire costruzioni o piantagioni, sia pure osservando le distanze indicate nelle precedenti disposizioni, quando si tratti di costruzioni o piantagioni in corrispondenza delle curve stradali di raggio inferiore a cento metri, di incroci, biforcazioni e ogniquale sia riconosciuto, a giudizio insindacabile delle competenti autorità, che tali costruzioni o piantagioni possano ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare l'incolumità della circolazione nel tratto pericoloso ».

L'articolo 21 dello stesso decreto dice che, quando per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati nei terreni laterali o rami di qualsiasi specie, i proprietari sono tenuti a rimuoverli nel più breve spazio di tempo possibile. Questo articolo configura una precisa responsabilità per i proprietari di alberi.

Vi è infine il principio generale dell'ordinaria prudenza e diligenza atte ad evitare violazioni del precetto: *neminem laedere*. Questo principio è stato spesso chiamato in causa proprio per incriminare, con riferimento a incidenti legati agli alberi e a vera o presunta mancanza di solerzia, i responsabili preposti alla sicurezza delle strade.

Oltre a precisi articoli di legge, vi è dunque tutta una serie di criteri che devono guidare l'opera dei responsabili della circolazione. Anzitutto c'è un complesso di azioni obbligatorie che essi debbono adempiere in ordine alle alberature situate nelle curve, agli incroci, ecc., nonché alle alberature malate che presentino il pericolo di caduta di tronchi o di rami sulla strada. In questi casi, la mancata osservanza delle norme provoca immediatamente un procedimento giudiziario contro i responsabili. Accanto a queste azioni obbligatorie le norme di legge configurano poi una larga attività discrezionale, la cui ampiezza viene lasciata al giudizio dei responsabili della sicurezza stradale.

E nel quadro di queste disposizioni che si è sempre svolta l'attività dell'« Anas » per quanto riguarda le alberature stradali; e in tale quadro va quindi collocata la responsabilità del ministro dei lavori pubblici.

Esaminiamo ora quali iniziative ha preso l'« Anas » negli anni recenti, nell'ambito di tali disposizioni. L'interpellanza afferma che oltre 250 mila alberi sarebbero stati abbattuti in cinque anni; ma tali dati sono di molto superiori alla realtà, come risulta da un recente censimento svolto dall'« Anas ». Le « croci rosse » di cui ha parlato l'onorevole Francesco Malfatti si riferiscono appunto a tale censimento e non vogliono rappresentare una condanna definitiva degli alberi, ma servono semplicemente ad indicare le piante che si trovano in posizione ritenuta pericolosa, o in base a norme cogenti che riguardano la sicurezza del traffico, o nell'ambito della discrezionalità dei responsabili della strada.

Alla data dell'8 maggio 1962, il patrimonio arboreo lungo le strade statali ammontava a 649.496 piante. Da allora e fino all'emanazione della circolare n. 47 del 1° agosto 1964 (quella che, secondo l'onorevole interpellante, segna la dichiarazione di guerra aperta alle alberature) sono stati effettuati 78.143 abbattimenti. Dal 1° agosto al 31 dicembre 1964 sono stati abbattuti altri 23.450 alberi, di cui 15.344 per sicurezza stradale e 4.091 per esecuzione di lavori di allargamento della rete stradale.

BERTOLDI. In complesso, gli alberi abbattuti superano dunque i centomila.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Appunto; non 250 mila, come è stato affermato.

Va poi tenuto presente che le piante non abbattute per sicurezza stradale o per l'esecuzione di lavori di ampliamento erano ormai invecchiate, per cui l'Istituto fitopatologico, appositamente interpellato ogni volta, aveva dato l'autorizzazione al taglio, trattandosi di alberi che con la loro stessa vetustà mettevano in pericolo la circolazione a causa dell'eventualità di caduta di rami o degli stessi tronchi.

La situazione va dunque ridimensionata; e sono lieto di avere occasione di precisare una volta per tutte che il numero delle piante abbattute negli ultimi dieci anni si aggira in complesso attorno alle centomila.

Considerato che l'« Anas » ha queste responsabilità, in parte cogenti e in parte discrezionali, per quanto riguarda la sicurezza delle strade, anche con riferimento alle piantagioni, su che cosa l'« Anas » ha basato e basa la decisione circa la pericolosità e il conseguente abbattimento o meno di questa o quella pianta? Esistono al riguardo numerosi studi, in complesso abbastanza concordanti, che riguardano le piante situate non soltanto negli incroci o nelle curve, dove la pericolo-

sità è assolutamente certa, ma anche lungo le strade in rettilineo.

Una rilevazione svolta in Francia sei anni fa, e i cui risultati sono stati pubblicati sul numero di settembre-dicembre 1959 della *Revue générale des routes*, ad esempio, ha portato alla conclusione, tratta da cinque anni di indagini condotte su una strada nazionale francese alberata, la n. 83, che gli alberi tendono ad aumentare il numero degli incidenti se sono molto vicini alla sede stradale, tendono invece a diminuirne il numero se le piante sono sufficientemente lontane. Con alberi a più di un metro dal ciglio è risultato nullo il numero dei morti. È chiaro che si tratta di una ricerca che vale in certe circostanze, poiché non riguarda un periodo talmente lungo da poter presentare risultati assoluti.

In sede del congresso mondiale della strada tenutosi a Roma nel 1964 sono state riferite le norme vigenti per le nuove strade e la sistemazione degli alberi lungo le strade stesse in riferimento alla loro pericolosità, secondo l'esperienza compiuta dai singoli paesi.

Nella Germania federale tali norme prescrivono che nelle nuove strade gli alberi abbiano una distanza minima dal bordo di carreggiata di metri 4,50, con un intervallo di 10 metri. Le norme dei Paesi Bassi suggeriscono che la distanza minima dell'albero dal ciglio della strada sia di metri 5, elevati a metri 7 per le autostrade. Le disposizioni spagnole prescrivono che nelle strade con velocità di base maggiore di 60 chilometri l'ora, con una intensità di traffico medio giornaliero superiore ai 250 veicoli, la distanza degli alberi debba essere di metri 3 dal ciglio della strada. Il nostro Consiglio nazionale delle ricerche, avendo esaminato il problema, ha stabilito che la distanza minima di sicurezza dell'alberatura dal ciglio della strada debba essere di metri 1,50.

Il professor Bitzl dell'università di Vienna ha fatto una ricerca su 240 chilometri di strade federali della Baviera e ha rilevato che nell'84,5 per cento dei casi di incidenti rilevati, su entrambi i margini della strada vi erano alberi a una distanza dai 10 centimetri ai 6 metri dall'asfalto. Questo non vuol dire molto, in realtà, perché non si è fatta una statistica degli incidenti non avvenuti per merito delle piante. Ha notato anche, lo stesso studioso, che la frequenza degli incidenti sulle strade alberate è di circa l'11 per cento maggiore di quelli avvenuti su strade prive di alberi, e che la gravità degli incidenti supera di circa il 18 per cento quelli avvenuti su

strade non alberate. Ha notato inoltre che, per la metà degli incidenti considerati, la distanza degli alberi dai margini della strada era inferiore ai 30 centimetri e che le conseguenze sulla gravità degli scontri erano più che raddoppiate se la distanza dai bordi era di 30 centimetri invece che di metri 1,50. Vi è cioè una diretta relazione tra la distanza delle piante dai bordi e il numero e la gravità degli incidenti. Inoltre ha rilevato che se la distanza degli alberi dal bordo della strada è di metri 2, la frequenza degli incidenti scende al disotto della media dei sinistri che avvengono su strade non alberate. L'alberatura quindi è un pericolo (risulta dal complesso dello studio) quando è molto vicina al bordo della strada, poiché aumenta il numero degli incidenti e provoca le maggiori sciagure; invece può rappresentare una difesa o una causa di diminuzione degli incidenti se la distanza è almeno a metri 2 dal bordo transitabile.

Sono state rilevate poi una serie di cause che possono provocare gli incidenti: ad esempio, la caduta di foglie che marciscono sulla strada e quindi facilitano lo sbandamento o lo svio; la formazione di leggeri strati di ghiaccio; l'illuminazione laterale che provoca una alternanza di luce e di oscurità, che può essere dannosa, ecc. D'altra parte, le piantagioni possono essere utili, perché contribuiscono ad una migliore visibilità, soprattutto di notte, con la pioggia o con la neve; un ben distribuito andamento di piantagione può indicare le curve già a distanza e può impedire gli abbagliamenti, specie quando gli alberi sono disposti sullo spartitraffico; e diminuisce, infine il fenomeno della stanchezza del conducente, perché ne mantiene vigile l'attenzione. Queste, del resto, sono considerazioni già svolte dagli stessi interpellanti; ma ho voluto ricordarle, per concludere che è difficile parlare in assoluto e con validità generale di pericolosità o meno degli alberi.

Prescindendo da quelle situazioni in cui la pericolosità è incontestabile (incroci o curve), in tutte le altre situazioni esiste una certa distanza dal margine della strada, oltre la quale i vantaggi delle alberature sono nettamente prevalenti: e questo margine è stato indicato, dagli studi che ho citato, in due metri; al di sotto di questo margine, gli svantaggi e i pericoli prevalgono nettamente sui vantaggi.

Esaurita la questione riguardante la sicurezza del traffico, veniamo all'aspetto paesaggistico, che evidentemente si intende tener

presente. Ma anche su questo problema le opinioni sono varie. Molti studiosi affermano che il paesaggio sarebbe meglio valorizzato e la strada si innesterebbe meglio nel paesaggio se le alberature non fossero disposte a filari e molto vicine alla strada. Il mito del filare continuo di alberature come elemento nettamente migliorativo del paesaggio è posto in discussione dagli studiosi, i quali non possono certamente essere sospettati come nemici del paesaggio; essi affermano che gli alberi, disposti in gruppo, possono valorizzare il paesaggio molto meglio di quanto possano fare le alberature disposte in filari.

Proprio su questo complesso di esperienze e di informazioni — che vanno a mano a mano aumentando — l'« Anas » ha condotto la sua azione negli anni scorsi, azione che poi è stata chiaramente indicata riunendo in un unico documento le varie disposizioni emanate di volta in volta. Trattasi di quella circolare n. 47 del 1° agosto 1964, che ha suscitato tanto allarme — se vogliamo, anche in parte giustificato — nell'opinione pubblica.

Che cosa diceva questa circolare? Indicava ai compartimenti della viabilità la necessità di uniformarsi a taluni criteri ogniqualvolta si dovesse affrontare un problema di alberatura stradale. Ad esempio: è opportuno assicurare in corrispondenza del lato interno delle curve una distanza di visibilità minima di 150 metri, misurata sulla corsia interna. Naturalmente, si potrà discutere se i metri devono essere 80, 150 o 120, perché ciò ricade nell'ambito di quella discrezionalità che l'articolo 1 della legge 21 aprile 1962 affida al Ministero dei lavori pubblici; ma l'esigenza di una distanza minima di visibilità è universalmente riconosciuta.

Occorre evitare — aggiungeva la suddetta circolare — la presenza delle alberature poste ai lati della statale entro una distanza di 75 metri dall'incrocio e 150 metri per gli itinerari internazionali. Le alberature poste a una distanza inferiore agli 80 centimetri dal limite del ciglio bitumato e le alberature che per la loro particolare situazione e per le condizioni di stabilità e di vegetazione del tronco sono causa di pericolo per la circolazione, sia in relazione alla sagoma massima dei veicoli sia nei riflessi del pericolo di caduta dei rami sulla sede stradale, dovranno essere eliminate, in modo da rimuovere le cause di pericolo che esse rappresentano.

La circolare raccomandava ancora di intervallare gli alberi lungo i tratti in rettilineo pianeggiante ad una distanza minima di 30 metri, allo scopo di consentire un certo margine

di sicurezza alle macchine in svio per qualunque causa dalla sede stradale. Raccomandava, per le zone soggette a vincolo paesaggistico, di intraprendere accordi con le sovrintendenze ai monumenti, e per le alberature ammalate con il competente ispettorato ripartimentale delle foreste e con l'Istituto fitopatologico.

Non siamo quindi in presenza di un taglio indiscriminato delle alberature, ma di un tentativo di organizzare una certa iniziativa nei confronti dei pericoli rappresentati dalle alberature stradali, basato sui risultati di studi che nessun tecnico moderno contesta. Dobbiamo rilevare che nella circolare si dice di abbattere le alberature poste a una distanza inferiore agli 80 centimetri dal bordo stradale, mentre gli studi che ho citato sono concordi nel ritenere che ad una distanza inferiore ai 2 metri gli alberi rappresentano un pericolo per la circolazione. Vi è poi la garanzia della richiesta dei pareri agli uffici competenti per quanto riguarda la tutela del paesaggio e l'abbattimento degli alberi ammalati. Posso assicurare che tutti gli abbattimenti eseguiti dal 1° agosto in poi sono stati confortati, là dove vi era vincolo paesaggistico, dal parere delle sovrintendenze ai monumenti, là dove vi era la necessità di abbattimento per presunta « cattiva salute » delle piante, dal parere dell'Istituto fitopatologico.

Con questo non si vuol dire che tutto sia stato fatto alla perfezione, che non si sia in alcuni casi esagerato nell'applicare i poteri discrezionali dell'« Anas »; ma si vuole assolutamente smentire — ripeto — che si sia agito in modo indiscriminato.

Gli indirizzi posti a base della citata circolare erano il minimo che in linea teorica si potesse richiedere per eliminare una parte della pericolosità che le alberature possono rappresentare sulle strade. Naturalmente, siamo perfettamente d'accordo che al punto di vista della sicurezza del traffico bisogna aggiungere altre considerazioni, che riguardano la doverosa tutela del paesaggio, la salvaguardia dei panorami e delle bellezze caratteristiche del paese; e ciò può incidere per l'appunto su quella parte dell'attività dell'« Anas » che ricade nei suoi compiti discrezionali. Per questa ragione, cioè per temperare le esigenze del traffico con quelle della tutela del paesaggio, è stata creata la commissione, alla quale partecipano rappresentanti di tutti gli interessi coinvolti dal taglio degli alberi.

Fra l'altro, uno dei difetti cui bisognerebbe veramente porre riparo al più presto, e che il Ministero dei lavori pubblici sta studiando, è

la mancanza di un rappresentante del Ministero della pubblica istruzione in seno al consiglio di amministrazione dell'« Anas ». Credo che se inseriremo questo rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'« Anas », molti problemi potranno essere esaminati *a priori*, e potrà essere garantita in modo molto più concreto ed efficace l'esigenza della tutela del paesaggio.

Questo per quanto riguarda il passato e per chiarire i criteri, le iniziative, gli orientamenti in base ai quali l'« Anas » ha finora agito.

Quanto agli altri punti contenuti nell'interpellanza Malfatti, e che pressappoco sono rispecchiati anche nell'interrogazione Bertoldi, si parla di abbattimenti indiscriminati lungo la via Aurelia nel tratto fra Torba di Orbetello e la periferia di Cecina e del pericolo dell'abbattimento dell'alberatura lungo le strade da Carmagnola a Savigliano e da None a Riva di Pinerolo e sulla strada statale n. 76 delle Marche. A questo proposito, posso assicurare che non vi è stato alcun abbattimento di alberi lungo la strada statale n. 76 delle Marche; e che la segnalazione con strisce rosse sta soltanto ad indicare quali sono gli alberi che si trovano, diciamo così, in condizioni irregolari rispetto al termine di sicurezza richiesto dalla nota circolare. Non esiste inoltre alcun pericolo di abbattimento sulla strada statale n. 20 fra Carmagnola e Savigliano né sulla statale n. 23 fra None e Riva di Pinerolo, dove fra l'altro da parecchi anni non viene effettuato alcun taglio di piante. Ciò che accadde tra Carmagnola e Savigliano qualche anno fa non è stato altro che una radicale potatura, ma ora gli alberi hanno ripreso una rigogliosa chioma.

Circa gli abbattimenti sull'Aurelia, desidero precisare che sono stati abbattuti 985 alberi, di cui 261 per lavori di allargamento e sistemazione della sede stradale eseguiti tra i chilometri 150 e 169; 104 per apertura di visibilità in curva; 620 in tratti di prossima sistemazione, perché ubicati ad una distanza inferiore a 80 centimetri dal ciglio bitumato o perché in precarie condizioni di stabilità o infine perché erano causa di pericolo per la circolazione in relazione alla sagoma degli autoveicoli. Abbiamo infatti avuto alcuni incidenti occorsi ad autocarri che hanno urtato contro i rami degli alberi che non erano ad una quota sufficiente, con conseguenti gravi danni.

In ogni caso, prima di procedere al taglio di questi alberi, il compartimento della viabilità di Firenze ha ricevuto il parere favorevole della sovrintendenza ai monumenti,

del comune di Grosseto, della prefettura, del comando di polizia stradale e della camera di commercio di Grosseto.

Per quanto riguarda il punto 3) dell'interpellanza Malfatti, cioè il quesito se l'albero sia una concausa degli incidenti stradali, credo di aver già dato sufficienti indicazioni: l'albero può essere una concausa quando si trova al di sotto di una certa distanza dalla sede stradale, mentre generalmente non lo è quando si trova al di sopra di tale distanza.

Veniamo ora a parlare della commissione ministeriale recentemente costituita. Essa ha per l'appunto lo scopo di soddisfare l'esigenza di fare incontrare su un terreno di giusto temperamento la necessità della sicurezza del traffico con la necessità della difesa del paesaggio. Tale commissione (come, del resto, è stato ricordato anche dall'onorevole interpellante) è composta da funzionari e membri esterni, soprattutto da membri particolarmente sensibili in tema di paesaggio e di difesa delle bellezze naturali del nostro paese. Essa ha cominciato effettivamente a funzionare il 21 gennaio, con il compito di studiare i provvedimenti da adottare al fine di garantire la sicurezza del traffico e la salvaguardia delle bellezze naturali. Il termine di presentazione dei suoi elaborati è stato fissato al 31 luglio 1965.

La commissione ha già tenuto sei sedute plenarie e si è proprio stamattina suddivisa in gruppi di lavoro per approfondire i vari temi posti in discussione. Ci si propone, in particolare, di lavorare in modo rapido ed efficace, per giungere a fissare anche per il nostro paese una serie di norme che riguardano la piantagione di nuove alberature lungo le strade e le autostrade, analoghe a quelle che ho citato per altri paesi, e nello stesso tempo per stabilire norme transitorie valide per le strade e le alberature esistenti. Queste norme transitorie non potranno essere evidentemente di carattere generale, ma dovranno essere studiate caso per caso, avvicinando le strade e le alberature esistenti al rispetto di quelle norme ottimali che saranno disposte per le nuove strade e le nuove piantagioni.

L'onorevole Francesco Malfatti chiede ancora di indurre l'« Anas » ad interrompere l'abbattimento durante questo periodo. La commissione si è già preoccupata di ciò. È allo studio avanzato da parte del Ministero l'opportunità di ridurre al minimo possibile o di annullare del tutto gli abbattimenti decisi nell'ambito dei poteri discrezionali dell'« Anas », durante il corso dei lavori della commissione.

È chiaro che vi sono interventi obbligatori nei riguardi di alberature chiaramente pericolose, come quelle esistenti in prossimità di curve. Non possiamo imporre all'« Anas » di venir meno ai propri compiti stabiliti con legge. Si tratta di limitare il più possibile o di annullare l'abbattimento nei casi discrezionali, in attesa dell'elaborazione di norme permanenti e di quelle transitorie da parte della commissione.

Tale limitazione non è sempre possibile. Sono infatti venuti a conoscenza della commissione casi di abbattimenti effettuati per allargamento di strade in seguito all'iniziativa di adeguamento della rete delle strade statali. Ci si trova di fronte a progettazioni effettuate senza aver minimamente preso in considerazione la possibilità di conservazione almeno parziale delle alberature esistenti: tale è il caso di quelle in cui è previsto l'abbattimento degli alberi sui due lati della strada, quando esso poteva venir limitato ad uno solo. Tuttavia non si è più in tempo per intervenire, perché si dovrebbero fermare i lavori, con conseguente richiesta di danni da parte delle imprese appaltatrici e perché si dovrebbe modificare un allineamento dell'asse stradale ormai fissato.

Comunque, l'« Anas » è già stata interessata a questi problemi e, dovunque sarà possibile, limiterà l'abbattimento che ricade nell'ambito dell'attività discrezionale dell'azienda. Allo stesso modo si procederà nei confronti degli altri enti proprietari di strade. Non solo, ma saranno impartite disposizioni affinché nelle progettazioni (progettazioni, si badi, che non sono opera in molti casi di tecnici dell'« Anas », ma di consulenti esterni, che come tali non possono ricadere sotto l'accusa di insensibilità al paesaggio levata contro l'« Anas ») si tenga conto come di un fattore importante, tra gli altri, anche della presenza di alberature che si può e si deve comunque salvare. Né vi è dubbio che a questo proposito dobbiamo tutti migliorare la nostra « coscienza del verde »: su questo sono perfettamente d'accordo con quanto ha detto l'onorevole interpellante.

Per quanto riguarda la richiesta di sottoporre al Parlamento la relazione della commissione di studio ritengo che se, come mi sembra probabile, essa arriverà a proporre nuove norme tecniche da incorporare nelle leggi esistenti, un esame di merito non potrà mancare da parte del Parlamento.

Per quanto riguarda, invece, le norme transitorie che dovranno almeno in parte essere studiate caso per caso, vedo qui una difficoltà

di procedura: può darsi che si possa studiare una commissione mista, una commissione di consulenza di tecnici e parlamentari; comunque, è questione che si affronterà a suo tempo.

Desidero concludere assicurando nuovamente l'onorevole interpellante e l'onorevole interrogante che non vi è alcuna intenzione distruttiva di alberature da parte di chicchessia, né da parte dell'« Anas » né da parte del Ministero, ma solo una profonda coscienza della responsabilità che agli uffici dell'« Anas » e del Ministero compete per quanto riguarda la sicurezza stradale. Forse un eccessivo peso è stato dato a questo elemento della responsabilità rispetto ad altri: a ciò si sta cercando di ovviare, e certo si ovvierà, attraverso la collaborazione in atto nella commissione, della quale fanno parte competenze le più diverse e svariate.

Posso altresì assicurare l'onorevole interpellante che l'« Anas » non ha mai agito indiscriminatamente, ma sempre tenendo conto dei risultati, certo contestabili e discutibili, ma in ogni caso i più accettabili, della tecnica moderna e delle varie ricerche eseguite in questo campo in Italia e all'estero.

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

MALFATTI FRANCESCO. Come prima cosa, devo ringraziare l'onorevole sottosegretario per il fatto che la sua risposta è stata abbastanza esauriente e ci ha fornito anche alcuni dati che altrimenti non avremmo potuto avere. Per altro, devo dichiarare che per ciò che riguarda tutta la prima parte della sua risposta non sono affatto convinto. Per quanto attiene, invece, alla seconda parte, quella sui lavori della commissione, anche se il termine ad essa assegnato è alquanto ampio perché va dal 21 gennaio al 31 luglio 1965, possiamo dire che attendiamo i suoi risultati. Ci fa piacere che si sia già messa al lavoro e che si siano avute già sei riunioni; pensiamo anche che le direttive date, nel senso di stabilire da un lato norme sulla messa a dimora di piante sulle nuove strade, dall'altro norme transitorie per il patrimonio esistente, rappresentino la via giusta che si deve seguire. Quindi, per quanto riguarda la seconda parte della risposta, prendo atto con soddisfazione, onorevole sottosegretario, di quanto ella ha detto.

Perché non sono convinto per quanto riguarda, invece, la prima parte della risposta? Ella ha detto che dal maggio del 1962 gli alberi abbattuti sarebbero stati 100 mila e non 250 mila. Ma la denuncia di Monelli riguarda gli ultimi cinque anni: bisogna risalire dal

maggio del 1962 indietro e vedere che cosa è stato fatto.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Certo, il numero di alberi abbattuti è stato molto inferiore.

MALFATTI FRANCESCO. Può darsi, ma non può esservi dubbio che siano state abbattute altre decine di migliaia di alberi. Vi è poi l'osservazione del collega del gruppo socialista sugli 80 mila alberi da sottrarre dal computo dei 100 mila: vi sarebbe al riguardo un parere dell'Istituto fitopatologico. E, comunque, un'incidenza molto alta.

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tenga conto del ciclo vitale di queste piante, che è abbastanza breve.

MALFATTI FRANCESCO. In genere, sono alberi resistenti.

Vi è poi la questione dei 20 mila alberi (ella dice 15 mila) abbattuti per ragioni di sicurezza. Noi ci troviamo di fronte all'aridità delle cifre: bisognerebbe fare un'indagine per stabilire se si poteva ovviare diversamente alla pericolosità rappresentata da queste piante per il traffico. Ma, poi, tutti questi alberi abbattuti, sono stati almeno ripiantati in sede diversa?

Ecco perché non siamo convinti, così come non siamo convinti circa il grado di pericolosità dell'albero nell'incidente stradale o perlomeno circa la sua incidenza a tale riguardo.

Ella ha citato una copiosa documentazione ricavata da ricerche che sono state fatte negli altri paesi: Francia, Spagna, ecc. Però io le avevo fornito un dato che mi pareva piuttosto illuminante. Secondo l'« Istat », nel 1958, gli incidenti dovuti ad ostacoli fissi rappresentano l'1,68 per cento di tutti gli incidenti, cioè abbiamo una incidenza molto bassa. Pensi che, fatti eguali a 100 gli incidenti, l'1,68 per cento è causato da ostacoli fissi. Se poi (l'« Istat » evidentemente questo non ce lo dice) andiamo a vedere tra gli ostacoli fissi quali incidenti mortali sono provocati dagli alberi, sia pure come concausa, ci accorgeremo che...

ROMITA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Abbiamo chiesto all'« Istat » di tener conto specificamente degli incidenti provocati dagli alberi.

MALFATTI FRANCESCO. Questa è una giustissima ricerca. Non solo, ma vorrei andare più in là: sono stati rimossi, eliminati, abbattuti 15 mila alberi per ragioni di sicurezza, ella ha detto. Vorrei sapere — essendo il traffico stradale « misurato » con cellule fotoelettriche ed essendo gli incidenti denunciati dalla polizia della strada o da altri organi di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1965

vigilanza stradale — se per ciò che riguarda le strade dove sono stati tolti gli alberi, a parità di frequenza del traffico, gli incidenti siano aumentati o diminuiti. Questo sarebbe un dato molto interessante da fornire, oltre che alla Camera, alla commissione.

Per ciò che riguarda l'avvenire, posso anche essere d'accordo su quanto ella dice circa il « mito del filare ». Credo che qui la ricerca sia aperta; però il problema che io sollevavo era soprattutto quello della difesa del patrimonio arboreo esistente. È bene che la commissione si muova nella direzione di una normativa generale per la dimora delle piante sulle nuove strade, ma l'allarme vivo suscitato nel paese, e la presente interpellanza, si riferiscono soprattutto alla difesa del patrimonio arboreo esistente.

Per ciò che riguarda la responsabilità del ministro, ella dice: l'« Anas » si è mossa nell'ambito di precise disposizioni di legge. Su ciò non concordo gran che. Ella stesso ha detto: può darsi che si sia in qualche caso esagerato.

Per ciò che riguarda la responsabilità del ministro (voglio andare molto cauto su questo punto: non che io voglia affermare una responsabilità precisa, diretta e personale del ministro, nel senso che egli condivida pienamente la linea dell'« Anas ») è certa la circolare n. 47, la quale stabilisce alcune norme di carattere generale: ed ella sa perfettamente cosa può succedere quando vi sono norme generali, che debbono poi essere interpretate ed applicate. Quando si dice, per esempio, che tutti gli alberi a 80 centimetri dal ciglio stradale devono essere tolti, è chiaro quello che può succedere, là dove, invece, si dovrebbe decidere caso per caso. Quella è una circolare diretta ai capi compartimento con la quale sono fissate alcune norme di carattere generale e con tali norme possono succedere veramente cose gravi per ciò che riguarda la difesa del patrimonio arboreo. Domando al ministro: quando è uscita questa circolare, in che misura ne ha preso coscienza? Era consapevole dell'importanza e gravità di questa circolare? È un fatto che siamo arrivati alla commissione, nel che è stata poi implicita una critica a questa circolare n. 47. Del resto, anche quello che ella mi dice (e me ne compiaccio): che, intanto, il ministro sta studiando la possibilità di sospendere tutti gli abbattimenti che possono rientrare nelle facoltà discrezionali dell'« Anas », sta a dimostrare una precisa responsabilità, almeno iniziale, del ministro.

Infatti, decidere ora che tutti i provvedimenti che rientrano nella potestà discrezionale

dell'« Anas » in tema di abbattimento di alberi devono essere sospesi, sta a dimostrare che la circolare n. 47, redatta dai dirigenti dell'« Anas », fu avallata dal ministro con troppa leggerezza.

Circa il problema delle garanzie — vincolo paesistico, parere delle sovrintendenze, parere dell'Istituto fitopatologico — sappiamo come in Italia funzionano queste garanzie. Le sovrintendenze, ad esempio, non hanno impedito in Italia che si giungesse allo scempio di molte zone paesistiche notevoli e, purtroppo, anche di alcuni centri di importanza storica. Non intendo con ciò rivolgere una censura specifica ai funzionari del Ministero della pubblica istruzione, ma questo è un fatto che dobbiamo constatare.

La questione che abbiamo sollevato è ben altra. Infatti non è tanto quella della conservazione dell'albero o del singolo gruppo di alberi, perché in quel determinato punto c'è il vincolo paesistico, ma quella della conservazione del patrimonio arboreo nazionale nella sua integrità. Io ricordo la polemica — è un'esperienza corrente al riguardo — su Lucca. Taluni dicono: questo edificio o quest'altro non ha importanza storico-artistica. Noi cerchiamo pazientemente di spiegare che è tutta la città, nella sua unità ed integrità, ad avere importanza storica ed artistica. Se questa unità, ad un certo momento, viene turbata o rotta, anche solo in parte, il valore unitario di una città come Lucca viene a disperdersi.

Certamente non voglio dire che vi sia — in senso stretto — un valore unitario del patrimonio arboreo nazionale sulle strade statali; è però indubitabile che esso è parte integrante della natura e del paesaggio del nostro paese. La questione che sollevavo è di conseguenza di maggiore momento di quanto non sia apparsa, mi scusi, dal modo in cui ella, onorevole sottosegretario, ha voluto trattarla, relegandola sul piano delle disposizioni di legge e richiamandosi alle garanzie a suo giudizio in atto.

Per l'ultima parte della sua risposta, ripeto, mi ritengo abbastanza soddisfatto e mi auguro si giunga presto alla conclusione, anche perché quello del 31 luglio è un termine massimo. La commissione potrebbe finire anche prima. Voglio augurarmi che non si ricorra a proroghe del termine.

Così pure mi auguro che la disposizione che l'onorevole ministro avrebbe dovuto adottare — se ho inteso bene — questa mattina, per impedire all'« Anas » gli abbatti-

menti che possono rientrare nella sua discrezionalità, sia veramente adottata.

Per quanto riguarda il Parlamento, ella ha detto che per la normativa generale promuoverà provvedimenti di legge e quindi il Parlamento non potrà non occuparsene. Noi insistiamo però affinché anche per le norme transitorie il Parlamento sia quanto meno informato. La commissione dovrà terminare i propri lavori con una relazione scritta, con cartografie ed elaborati vari. Le difficoltà procedurali possono venir superate. Vi è stata, ad esempio, una commissione di indagine per la scuola e sono stati redatti interi volumi. Sotto il profilo della informazione il Parlamento ed i singoli parlamentari possono essere informati nello stesso modo. Si potrà anzi informare contemporaneamente il Parlamento e la pubblica opinione.

Così le difficoltà procedurali potranno essere benissimo superate. Non ho motivo di ritenere che il Governo intenda tenere segreti i risultati dei lavori della commissione. Su questa questione, pertanto nutro fiducia.

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

BERTOLDI. Sono solo parzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario, soprattutto per i dati statistici che egli ci ha fornito, che dimostrano come l'azione di abbattimento del patrimonio arboreo nazionale sulle strade statali sia stata (o per lo meno dia l'impressione di essere stata) da parte dell'« Anas » un po' dettata da prevenzione contro il patrimonio arboreo, e quindi leggermente ottusa (tanto per usare un termine non troppo aspro, ma nemmeno benevolo).

Quando il sottosegretario ci dice che, su 100 mila alberi, solo 19 mila sono stati abbattuti per ragioni di allargamento di strade o di sicurezza, e gli altri 80 mila per ragioni fitopatologiche, non so se ciò corrisponda al vero, giacché mi pare che dalla esposizione dell'onorevole Romita non emerga troppo chiaramente. Mi sembra tuttavia che questi dati dimostrino come l'azione di abbattimento sia stata condotta un po' troppo leggermente e senza tener conto...

ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi scusi, ma forse ci siamo intesi male: dei 23.450 alberi abbattuti dal 1° agosto 1964, 15 mila lo sono stati per ragioni di sicurezza e 4 mila per lavori di allargamento della sede stradale.

BERTOLDI. Io avevo fatto il conto che fossero 100 mila.

ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Circa i 78 mila alberi abbat-

tuti dal 1962 fino al 1° agosto scorso, non ho elementi in merito alle ragioni che ne hanno determinato l'abbattimento.

BERTOLDI. La ringrazio della precisazione. Comunque, dalla sua risposta non sono emerse chiaramente le ragioni dell'abbattimento di un così ingente numero di alberi compiuto lungo la rete stradale nazionale.

Vorrei fare osservare che vi è stata una protesta dell'opinione pubblica, raccolta da molti giornali e dalla stessa televisione: perché l'opinione pubblica (e questo è un fatto positivo) diventa sempre più sensibile alle esigenze della difesa del paesaggio e quindi del verde (che purtroppo in Italia è assai scarso), via via che matura in essa la coscienza che bisogna difendere questo patrimonio, che non è insidiato soltanto dall'azione dell'« Anas », che può anche avere le sue ragioni (che tuttavia mi sembrano opinabili quando si ancorano prevalentemente al problema della sicurezza: almeno, così è stato dimostrato, e in parte condivido le ragioni invocate qui dall'onorevole Malfatti).

La difesa di questo patrimonio nazionale, dunque, è oggi un problema avvertito dalla opinione pubblica, proprio perché le esigenze della vita moderna portano ad insidiare sempre più questo patrimonio paesaggistico di cui uno degli elementi fondamentali è appunto il verde, cioè il patrimonio arboreo. Si tratta d'altra parte di alberi che per crescere richiedono un lavoro di generazioni, o comunque chiedono uno spazio di tempo che non è facilmente recuperabile. Credo pertanto che, prima di proseguire quest'azione di abbattimento, bisogna che l'apposita commissione ministeriale (e su questo punto la risposta del sottosegretario è soddisfacente) accerti con maggiore scrupolo, precisione e obiettività l'inderogabile esigenza d'un eventuale abbattimento, in modo da poter preservare quanto è preservabile di un patrimonio arboreo che, ripeto, costa fatica e che per essere riprodotto richiede uno spazio di tempo di più di una generazione, a volte un secolo, e molte difficoltà.

Si tratta di un problema che va visto con intelligenza, non con un'ottusa precisione burocratica; con apertura mentale, e tenendo conto di tutti gli elementi, fra i quali certamente anche la sicurezza, che è fondamentale. Il problema dell'allargamento delle strade a volte è un'esigenza, ma a quanto pare non giustifica tutti gli abbattimenti finora avvenuti.

Bisogna quindi valutare anche gli altri aspetti del problema: quelli estetici e cultu-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1965

rali, perché in un paese civile anche il paesaggio fa parte di un patrimonio culturale che noi dobbiamo difendere.

Concludendo, chiedo al Governo, e in modo particolare al sottosegretario per i lavori pubblici, che si faccia portavoce di questa esigenza, del resto largamente sentita dalla pubblica opinione, come confermano gli echi che essa ha avuto sulla stampa e persino alla televisione. È necessario, soprattutto, che vengano limitati i poteri discrezionali dell'« Anas », che è assolutamente urgente e improrogabile sia autorizzata soltanto ad abbattere gli alberi ove sussistano accertate ragioni di sicurezza o quando siano in atto lavori di allargamento della sede stradale. Si tolga invece all'« Anas » il facile potere discrezionale di abbattere alberi che rappresentano un patrimonio a volte secolare delle nostre strade e del nostro paesaggio.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**Annunzio di sentenze
della Corte costituzionale.**

PRESIDENTE. Informo che, a norma dell'articolo 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, il presidente della Corte costituzionale, con lettere 19 febbraio 1965, ha trasmesso copia delle sentenze, depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte ha dichiarato:

la illegittimità costituzionale dell'articolo 158 del testo unico della legge comunale

e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148, e dell'articolo 22 del testo unico della stessa legge, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 (sentenza 4 febbraio 1965, n. 4);

la illegittimità costituzionale della legge della regione Trentino-Alto Adige 13 maggio 1964, in materia di « Disciplina dei magazzini di vendita a prezzo unico » (sentenza 4 febbraio 1965, n. 8).

**Annunzio di interrogazioni
e di interpellanze.**

PASSONI, *Segretario*, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 23 febbraio 1965, alle 17:

Svolgimento di interpellanze sulla situazione economica del paese.

La seduta termina alle 13,10.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE ANNUNZiate

Interrogazioni a risposta scritta.

DE ZAN, FUSARO, DE CAPUA, LEONE RAFFAELE, MARANGONE, CAIAZZA, ROMANATO, BERTÈ, PITZALIS, DALL'ARMELLINA, ELKAN, BORGHI, RACCHETTI e REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quando il Governo intenda corrispondere all'ordine del giorno votato dalla VIII Commissione della Camera dei deputati e dalla VI Commissione del Senato il 28 luglio 1961 nel quale si invitava il Governo « a proporre alle Camere un apposito disegno di legge inteso ad assicurare la perequazione delle pensioni del personale della scuola già collocato a riposo, sulla base dello stipendio del personale in attività di servizio » e si impegnava il Governo « a reperire, in breve tempo, i fondi necessari alla riliquidazione ».

Gli interroganti, rendendosi interpreti delle giustificate attese della categoria interessata, ritengono doveroso che all'impegno sia data sollecita esecuzione. (9928)

PEDINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali siano stati — a giudizio del ministro — le particolari ragioni che, nel 1964, avrebbero favorito, il forte aumento di investimenti esteri in Italia, investimenti che avrebbero raggiunto — secondo le relative dichiarazioni — la cifra di 195,5 miliardi, la più alta dopo l'entrata in vigore della legge 7 febbraio 1956.

Considerando che, tali investimenti si sono distribuiti su tutti i maggiori settori industriali (industria petrolifera, turistica, elettrica, meccanica, alimentare, siderurgica, tessile, abbigliamento, cartaria, ecc.), l'interrogante chiede di conoscere fin dove, a giudizio del ministro, tale afflusso di capitali esteri rappresenti aiuto accordato dalle società straniere alle loro filiali italiane in difficoltà e fin dove sia andato a nuovi investimenti.

L'interrogante chiede infine se l'investimento estero, nelle dimensioni verificatesi nel 1964, mantenga — a giudizio del Ministro del tesoro — anche quanto a destinazioni ed a modalità di intervento, la sua utilissima funzione di componente aggiuntivo essenziale ai fattori di sviluppo del sistema economico italiano. (9929)

REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che: a) le condizioni in cui versano le circa quattromila piccole aziende e le poche considerate medie, sulla scorta dei dati catastali, site nel territorio, del comune di Caulonia in provincia di Reggio Calabria sono di estremo disagio; b) le cause di tali precarie condizioni vanno ricercate non solo nello stato di crisi generale in cui si dibatte l'agricoltura italiana, ed in particolare modo quella meridionale, ma più ancora, nella triste serie di eventi naturali di carattere eccezionale abbattutesi, negli ultimi quindici anni, sul territorio del comune; c) le previdenze legislative predisposte per dette contingenze (articolo 61 del testo unico 29 gennaio 1958, n. 645, con l'aggiunta di cui all'articolo 9 della legge 21 luglio 1960, n. 739), malgrado le reiterate ed insistenti domande formali, e pur essendo stata accertata, dai competenti organi tecnici, la ricorrenza delle condizioni obiettive, non hanno trovato, in pratica, alcuna applicazione; d) l'onere tributario, incombenza dopo la notifica delle cartelle di pagamento da parte degli esattori, non potrebbe essere sostenuta dalle aziende interessate senza sacrifici ormai non più adeguati al reddito delle aziende medesime, e talvolta, persino, col ricorso al credito — se non trovi ragioni di urgenza affinché, in osservanza alle disposizioni di legge avanti citate, ed in aderenza con lo spirito e la lettera delle disposizioni medesime:

1) sia disposta, da parte della competente intendenza di finanza, la sospensione delle esazioni di tributi relativi a tutti i terreni del comune;

2) sia disposto lo sgravio delle imposte e sovrimposte sui terreni di tutto il comune per gli anni 1962 (dimenticato dalla burocrazia, ma non dagli interessati); e 1964-65;

3) siano richiamati alla osservanza della legge, innanzi tutto, quegli uffici e quegli enti dall'attività oculata dei quali dipende auspicata perequazione tra reddito e tributo, spese volte male intesa come strumento di danno alla produzione ed all'economia. (9930)

CACCIATORE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se, di fronte alla giusta ira dei lavoratori salernitani, non ritengano necessario ed urgente disporre una inchiesta per accertare quanti godono di alloggi dell'Istituto case popolari e della Gescal senza averne diritto, quanti hanno dato in locazione l'al-

loggioro loro assegnato, quanti da mesi non lo occupano.

L'interrogante fa rilevare che già vi sono state manifestazioni di protesta da parte di operai senza casa. (9931)

REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se mai sarà che il comune di Maierato in provincia di Catanzaro: per le 427 famiglie che abitano in magazzini, bassi e scantinati; per le 99 che abitano in case pericolanti; per le 35 che abitano in baracche; per le 9 che abitano in *tucul* all'aria aperta; per le 5 che abitano addirittura in grotte; possa essere finalmente compreso in un piano quale che si voglia di costruzioni di case per lavoratori. (9932)

CACCIATORE. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'interno e al Ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno.* — Per conoscere se non ritengano intervenire, perché il comune di Montesano sulla Marcellana (Salerno) possa una buona volta realizzare i lavori per utilizzare l'acqua della sorgente Fisciola, sita nel vicino comune di Moliterno e di proprietà del comune di Montesano.

L'interrogante fa rilevare che, con l'acqua della predetta sorgente, si potrebbero irrigare centinaia di ettari di terreno, evitare che tremila contadini usino ancora acqua di pozzo e non siano in condizioni di allevare bestiame ed infine completare il fabbisogno dello stesso centro abitato di Montesano. (9933)

CACCIATORE. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per evitare che l'E.D.I.L.F.E.R. effettui licenziamenti di altri operai addetti ai depositi locomotive di Salerno, Napoli, Caserta e Benevento.

L'interrogante fa rilevare che in dette città già grave è il fenomeno della disoccupazione e che altri licenziamenti potrebbero provocare vive e giuste proteste da parte dei lavoratori. (9934)

CACCIATORE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se sia vero che l'I.N.P.S. ha avuto la facoltà di assumere mille nuovi dipendenti e, nel caso ciò risponda al vero, per conoscere quali criteri verranno seguiti per l'assunzione.

L'interrogante ritiene che si dovrebbe indire regolare concorso, onde evitare discriminazioni ed ingiustizie. (9935)

ALBA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali concreti ed urgenti provvedimenti intendano prendere per sovvenire alle necessità di vita di migliaia di braccianti pugliesi e meridionali, costretti all'inazione da circa 20 giorni a causa della neve e del maltempo ancora persistenti.

L'interrogante sottolinea il grave stato di agitazione in cui sono intere popolazioni della Murgia, del Gargano e del sub-Appennino e l'impossibilità delle prefetture di venire incontro alle pressanti richieste dei comuni, potendo esse disporre soltanto dei due dodicesimi dei fondi messi a disposizione per l'assistenza pubblica.

Tale preoccupante situazione mette continuamente a repentaglio l'ordine pubblico, così come è già accaduto in molti comuni. (9936)

BERTÈ, CAIAZZA e CALVETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se ritenga opportuno consentire — con adeguati contributi nel quadro del programma in corso di elaborazione — che vengano completate le opere di edilizia scolastica (scuole elementari e medie) in quei comuni che, trovandosi in condizioni di grave disagio, dopo avere presentato per vari anni domande di contributo per opere nuove, hanno iniziato i lavori con propri mezzi di bilancio, ma, non avendo potuto raggiungere una sufficiente risoluzione del loro problema, hanno presentato nuove domande di contributo per il completamento dell'edificio scolastico.

Gli interroganti fanno presente che, se il ministero non riconoscesse l'opportunità di concedere detti contributi, mettendo sullo stesso piano le richieste di completamento-opere già finanziate dallo Stato e quelle avviate per lodevole iniziativa di comuni in disagiate condizioni, si commetterebbe di fatto una grave ingiustizia nei confronti di quel limitato numero di amministrazioni locali, le quali, dopo avere operato con notevoli sacrifici per migliorare in parte la loro situazione scolastica, hanno urgente necessità di completare le opere di edilizia e non sono assolutamente in grado di poterlo fare con mezzi propri. (9937)

DI MAURO ADO GUIDO, ILLUMINATI, SPALLONE e GIORGI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali iniziative intenda prendere affinché, con l'inizio dell'anno scolastico prossimo, il liceo-ginnasio di Lanciano, in provincia di Chieti, possa finalmente disporre di nuovi ed idonei locali, dopo il crollo del vecchio edificio, avve-

nuto la notte del 9 febbraio 1965 e che ha suscitato viva emozione e profonda indignazione tra la popolazione e particolarmente negli alunni e le loro famiglie e nel corpo insegnante; per sapere se non ritenga opportuno aprire un'inchiesta per accertare eventuali responsabilità. (9938)

GAGLIARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere, anche in relazione alle iniziative assunte dagli allievi degli istituti professionali di Venezia, in che modo intende:

1) sollecitare il riconoscimento dei diplomi di qualifica degli Istituti professionali ai fini dell'ammissione ai pubblici concorsi;

2) determinare una regolamentazione del contenuto dei singoli corsi di qualifica in relazione alla natura delle funzioni proprie delle diverse carriere previste nei vari contratti collettivi di lavoro.

L'interrogante fa presente l'urgente necessità di definire le questioni sopraindicate che riguardano oltre 60 mila allievi frequentanti circa 3.500 classi in ben 200 Istituti professionali. (9939)

BERLINGUER LUIGI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza delle rivelazioni — clamorosamente fatte in occasione di un'aspra polemica fra il Rettorato dell'università di Roma e l'Associazione romana assistenti universitari — sulla ripartizione dei proventi delle prestazioni per conto terzi realizzati dalle cliniche universitarie romane; e se non ritenga opportuno trarre da tali notizie tutte le conseguenze previste dalle vigenti leggi fiscali. (9940)

CUTTITTA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se ritiene opportuno intervenire presso chi di ragione, per accertare se rispondono al vero alcune notizie riportate dalla stampa in merito ad un eventuale spostamento del monumento al bersagliere dallo spiazzale di Porta Pia, da dove è stato temporaneamente rimosso a causa di lavori in corso per la costruzione di sottopossaggi pedonali, ad altra località di Roma e per sapere se, nel caso ciò fosse nella intenzione della giunta capitolina, egli intenda promuovere azione atta ad impedirlo, sia per il rispetto dovuto alla leggendaria tradizione di gloria e di ardire dei bersaglieri che onora la Nazione, e di cui il popolo italiano è fiero ed orgoglioso, e sia anche per stroncare il deterioro significato politico che, ineluttabilmente, finirebbe con l'assumere un tale spostamento. (9941)

GOLINELLI E Busetto. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per conoscere le ragioni per le quali, secondo la legge istitutiva dell'E.N.E.L. e successive integrazioni, non si è ancora provveduto alla nazionalizzazione della centrale Idrograppa di Bassano del Grappa la cui produzione di energia è consumata dalla azienda proprietaria della Idrograppa, la Smalterie di Bassano, in misura non superiore al 30 per cento. (9942)

CASTELLUCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, in conseguenza di recenti allarmanti notizie, la sorte assegnata alla costruzione dell'autostrada adriatica o del Levante, ed in particolare per il tronco marchigiano, se si intenda superare i misteriosi pretesti di rinvio che caratterizzano la esecuzione di quest'opera necessaria, urgente e indifferibile più di ogni altra della stessa categoria in Italia, avuto riguardo agli indici di frequenza del traffico e all'allarmante triste primato della strada insanguinata raggiunto dalla statale n. 16 — Adriatica — oltre che ai misconosciuti interessi della costa dei poveri. (9943)

PEZZINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se non ritenga di dovere urgentemente intervenire, attraverso il competente consolato, in aiuto del connazionale emigrato Enrico Gaudino, residente in Garten Strasse 23, a Backnang (Germania Occidentale) il quale, ridotto ormai in condizioni economiche disperate, desidera rimpatriare con la moglie e i quattro figli, ma non ha il denaro necessario per affrontare le spese di viaggio. (9944)

BERLINGUER LUIGI E SERONI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere in base a quale criterio e per decisione di quale organo nelle cliniche universitarie romane sono stati istituiti reparti per i cosiddetti « pensionanti » in numero così rilevante.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere se il Ministro — in seguito alle relazioni fatte in occasione della polemica fra Rettorato romano e Associazione romana assistenti universitari — non intenda intervenire energicamente per arrivare ad una più equa ripartizione dei proventi di prestazioni per conto terzi. (9945)

BONEA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non ritenga opportuno predisporre l'invito a gruppi di de-

putati affinché prendano diretta visione delle realizzazioni dell'Ente di riforma per la Puglia e la Lucania, non solo nelle zone del metapontino e del barese, ma anche in quelle situate nella provincia di Lecce e particolarmente la borgata « Boncore » in agro di Nardò. Si potrà rilevare infatti che molte centinaia di milioni dei contribuenti sono stati impegnati in opere di trasformazione e di insediamento, senza che la borgata stessa sia stata occupata e sia in condizioni di esserlo in futuro.

A tale proposito l'interrogante chiede di sapere se il Ministro sia al corrente della situazione e se al momento della stesura dei progetti da realizzare abbia autorizzato l'esecuzione degli stessi. (9946)

CRUCIANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se le voci che si sono diffuse circa un eventuale trasferimento in altra sede della scuola allievi sottufficiali specializzati di Rieti rispondano al vero.

Il solo fatto che tali voci circolino ha messo in serio allarme le popolazioni di Rieti e della Sabina, le quali hanno sempre dimostrato un sincero e cordiale attaccamento verso le Forze armate.

Si fa presente inoltre che un eventuale e deprecato provvedimento, che tendesse a ridurre e l'importanza della scuola ed il numero dei militari presenti attualmente a Rieti, potrebbe essere interpretato come un ulteriore ed ingiustificato attentato al prestigio di quella città, che fino a 15 anni fa era anche sede di scuole allievi ufficiali di complemento.

Il pericolo, rappresentato dall'interrogante con altra interrogazione per la stessa ragione nel 1963 fu dichiarato inconsistente, costituirebbe una vera parodia, e certo una cosa non seria da parte del Governo il fatto che il pericolo stesso divenisse ora una fatale realtà. (9947)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se egli, nella sua qualità di presidente del Comitato interministeriale prezzi, non ritenga di intervenire per sospendere ogni decisione del Comitato provinciale prezzi di Roma in ordine alla richiesta di un aumento del prezzo del gas avanzato dalla Società romana gas, richiesta sulla quale la Commissione consultiva prezzi si è espressa favorevolmente, malgrado il voto contrario del comune

di Roma e delle organizzazioni sindacali; e ciò, in particolare, per il fatto che nessuna seria indagine è stata effettuata sul preteso aumento dei costi asserito dalla società, mentre in nessun conto è stato tenuto il fatto che, ormai da due anni, detta società distribuisce nella città di Roma un quantitativo sempre crescente di metano, acquistato a basso prezzo (12 lire per metro cubo) dalla S.N.A.M., mentre il prezzo pagato dai contribuenti è di ben 38 lire per metro cubo, e l'aumento richiesto di ulteriori lire 8,80 per metro cubo. (2168)

« NATOLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere, anche in relazione al rinvio di una settimana della discussione delle numerose interrogazioni presentate in proposito, quale valutazione il Governo dia al fatto nuovo, verificatosi proprio nella nottata scorsa, veramente importante e significativo, della denuncia a piede libero come responsabile dell'attentato dinamitardo alla Città del Vaticano del fratello dell'attore Volontè (organizzatore della rappresentazione de *Il Vicario*, offensiva e giustamente vietata), e per il quale tutta la grossa montatura va ormai chiaramente avviandosi al suo giusto livello di cronaca nera.

« L'interrogante gradirebbe inoltre conoscere se corrisponda a verità che il Volontè ha numerosi incarichi dalla TV. statale (naturalmente ad alti livelli di retribuzione), e se — in relazione ai reati nei quali appare ora coinvolto il fratello del Volontè, che è notoriamente " collaboratore " dell'attore — non ritenga di esaminare l'opportunità di non compromettere attività e buon nome della TV., in collaborazioni tanto criticabili e criticate, soprattutto poi quando queste collaborazioni (con il fratello di un ex dinamitardo del Movimento sociale italiano, ed attuale dinamitardo anticattolico) riguardano un film, da girare nella zona di Cuneo, in occasione del ventennale della lotta di Resistenza. (2169)

« GREGGI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le modalità della sostituzione anticipata del presidente dell'Istituto nazionale assicurazioni infortuni sul lavoro (I.N.A.I.L.) con altra persona appartenente ad un partito che fa parte della coalizione di governo. Chiede altresì al Presidente del Consiglio dei ministri se non giudichi opportuno per l'avvenire che il Governo proceda a queste nomine di dirigenti e funzionari di enti dello Stato non a

trattativa privata fra i partiti al potere ma con concorsi che richiedano ai candidati per ogni posto adeguati titoli di competenza e non soltanto titoli politici, ritenendo che l'attuale modo di procedere nella nomina ad alte cariche non sia conforme alle buone regole di uno Stato di diritto.

(2170)

« PACCIARDI ».

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri del bilancio e del tesoro, per conoscere quali ulteriori provvedimenti intende assumere il Governo per la stabilizzazione della situazione economica.

« Considerate le difficoltà dell'occupazione, l'interpellante chiede di conoscere il giudizio del Governo circa il regime dei costi di produzione ed i conseguenti interventi per un rientro delle nostre aziende nella competitività internazionale e per lo sviluppo degli investimenti, nonché quali interventi lo Stato intende promuovere mediante i propri investimenti e quelli degli Enti pubblici al fine di salvaguardare la massima occupazione.

(397)

« CURTI AURELIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e commercio, per conoscere — considerato che, mentre i gruppi privati concorrenti hanno provveduto e provvedono ad ammodernare gli impianti, a lanciare nuovi prodotti, a ricercare capace personale dirigente tecnico e amministrativo, il Lanerossi provvede ad un processo di ammodernamento lento e ritardato, non ha saputo o voluto difendere il suo prodotto più tipico, le termocoperte, perde parte del personale dirigente più qualificato che già aveva; constatato che il Lanerossi, per mancanza di adeguati finanziamenti per ammodernarsi, è spinto all'autofinanziamento e cioè a realizzare " un maggior profitto " e da ciò due tendenze: la prima a concentrare gli impianti in una unica zona vicina a Schio, mettendo di conseguenza in discussione la continuità degli stabilimenti di Dueville, di Vicenza, di Pieve, della stessa P. Rocchette, e dando così luogo a gravi squilibri fra zone di convulso insediamento di popolazione e zone di depressione economica che tendono a impoverirsi e cancellarsi, in una provincia, quella di Vicenza, duramente colpita come poche altre dalla situazione economica del paese; la seconda ad acuire il processo già in atto: produrre di più con

meno lavoratori quando già negli ultimi due anni la manodopera occupata è diminuita di circa 1500 unità — gli orientamenti e i programmi produttivi del Lanerossi in quanto gli stessi, per la situazione ricordata, per le iniziative in atto, per le notizie diffuse, appaiono in contrasto con le ragioni per cui l'E.N.I. prelevò a suo tempo il complesso Lanerossi.

(398)

« GOLINELLI, Busetto, Vianello, Ambrosini ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere, in relazione all'esigenza di accelerare gli investimenti nell'edilizia sovvenzionata nel quadro di una razionale politica della città:

a) se tutti i comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti hanno provveduto tempestivamente alla formazione dei piani delle zone destinate all'edilizia economica e popolare, ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167;

b) quanti comuni con popolazione inferiore ai 50 mila abitanti si sono avvalsi della facoltà di procedere alla formazione dei piani delle zone destinate all'edilizia economica popolare;

c) se i piani adottati sono stati approvati, ovvero i motivi che non hanno consentito il loro perfezionamento;

d) se i criteri adottati nella formazione dei piani rispondono alle finalità della legge n. 167, di assicurare la disponibilità per un decennio di aree edificabili per l'edilizia sovvenzionata, realizzata dagli enti pubblici e dai privati, e per l'edilizia economica privata;

e) l'estensione delle aree edificabili previste dai piani e le conseguenti disponibilità in relazione all'esigenza di accelerare l'attuazione dei programmi dell'edilizia sovvenzionata e, in particolare, del programma decennale di costruzioni di case ai lavoratori.

« L'interpellante chiede infine di conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per assicurare il finanziamento delle opere di urbanizzazione previste dai piani.

(399)

« RIPAMONTI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se non intenda dare disposizioni affinché le massime autorità dell'« Enel » vogliano riconsiderare l'organizzazione data alle attività della ex Larderello, dopo le prime esperienze estremamente negative sotto ogni profilo.

« La Larderello era un complesso unico, esemplare, tecnicamente ed amministrativa-

mente ben organizzato. Era un motore per tutte le attività dell'alta valle del Cecina.

« Con i provvedimenti organizzativi che l'hanno ridotta da un complesso unitario ad un mosaico di organismi sconnessi e slegati, subito si sono avvertiti — e non solo sul piano umano — i gravi inconvenienti che ne sono derivati, primi fra tutti:

l'arresto dei programmi di sviluppo (vedere stabilimento di Saline);

la mancanza di programmi per la gestione chimica, considerata passiva con un criterio meccanicistico sorprendente per chi conosce la storia della vecchia gloriosa società;

una rilevantissima deficienza organizzativa.

(400)

« LUCCHESI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria e commercio, per conoscere che cosa il Governo intenda fare per arrestare il progressivo decadimento delle attività minerarie nell'isola d'Elba, dovuto a due fatti di importanza estremamente significativa:

la chiusura dell'attività mineraria nell'isola da parte della società Montecatini, che tante speranze aveva suscitato agli inizi (1950-51) e che ha portato alla perdita secca per l'economia isolana di 200 unità lavorative;

la decisione della società Italsider (nel cui complesso è stata recentemente reincorporata la società Ferromin) di trasferire a Piombino 60 operai (tra i più giovani), riducendo il complesso degli addetti alle attività minerarie della società a meno della metà rispetto al 1948-49.

« Si teme altresì negli ambienti locali che tale riduzione possa proseguire e comunque prosegue mano mano che gli anziani vengono inviati in pensione (anche con premi di licenziamento) e non si parla da anni di nuove assunzioni.

« Tutto ciò ha inferto un nuovo colpo alla economia elbana che aveva ed ha nelle miniere il pilastro più solido e permanente, in quanto l'altro, quello turistico, per la brevità della stagione, non ha e non offre possibilità superiori a quelle di un valido complemento ed interessa soprattutto il versante occidentale dell'isola, non quello minerario.

« Ciò è tanto più grave in quanto si verifica mentre ancora non sono rimarginate le ferite inferte all'economia isolana dalla chiusura degli altiforni di Portoferraio, mentre l'oneroso sistema dei trasporti marittimi soffoca ogni possibile iniziativa, mentre alcuni timidi tentativi di industrializzazione sulla

scorta delle leggi meridionalistiche si contraggono o cessano del tutto.

(401)

« LUCCHESI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali ulteriori misure il Governo intenda adottare per assicurare:

1) il più rapido annullamento della tendenza alla recessione, caratterizzante l'attuale fase congiunturale della economia nazionale;

2) il più costante collegamento tra gli obiettivi della stabilizzazione monetaria e quelli della salvaguardia dei livelli di occupazione;

3) il più assiduo ed efficiente controllo dell'andamento congiunturale;

4) il più giusto e tempestivo impiego delle possibilità derivanti dalla notevole liquidità conseguita;

5) la più conferente utilizzazione dei fondi di dotazione E.N.I. e I.R.I.;

6) la più stretta connessione tra misure congiunturali ed obiettivi del piano quinquennale;

7) la più opportuna utilizzazione anche delle possibilità di prestiti a lungo termine (conseguibili non soltanto nell'ambito comunitario) ai fini dell'attuazione puntuale del piano quinquennale;

8) le più rapide misure per la ripresa nei settori edile, metalmeccanico e tessile e per il recupero della competitività in campo internazionale dei più impegnati settori produttivi nazionali;

9) la più sollecita ripresa del colloquio, connaturale ad una politica di piano, con le organizzazioni sindacali ed imprenditoriali, per il conseguimento dei connessi obiettivi della ripresa economica e della massima occupazione.

(402)

« MARIANI, DE PASCALIS ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri del bilancio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere gli intendimenti del Governo in ordine alla grave crisi che ha colpito l'edilizia e ha ridotto l'occupazione in questo settore, e alle attività cui sono chiamati in esso enti pubblici, cooperative, e comuni, questi ultimi in esecuzione della legge n. 167, nei cui confronti devono essere rimossi gli ostacoli sinora frapposti.

(403) « CURTI IVANO, ALINI, NALDINI, RAIA, FOA, GATTO, PIGNI, CACCIATORE, LUZZATTO ».