

394.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 1965

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi</b> . . . . .	19233
<b>Proposte di legge:</b>	
( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	19233
( <i>Approvazione in Commissione</i> ) . . . . .	19240
<b>Proposte di legge (Seguito della discussione):</b>	
FODERARO e CAIAZZA: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);	
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada (1840) . . . . .	19234
PRESIDENTE . . . . .	19234
AMENDOLA GIORGIO . . . . .	19244
ARMATO . . . . .	19240
BALDANI GUERRA . . . . .	19257
DEGLI ESPOSTI . . . . .	19249
DELFINO . . . . .	19254
LEONARDI . . . . .	19234
SINESIO . . . . .	19248
<b>Comunicazione del Presidente</b> . . . . .	19259
<b>Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)</b> . . . . .	19259
<b>Ordine del giorno della seduta di domani:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	19259
BONEA . . . . .	19262
BORSARI . . . . .	19260

PAG.

CRUCIANI . . . . .	19262
SCAGLIA, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . . . .	19261
ZACCAGNINI . . . . .	19263

**La seduta comincia alle 16.**

BIGNARDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(*È approvato*).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Leone Giovanni, Mattarelli, Pella, Reale Giuseppe, Ruffini, Trombetta e Villa.

(*I congedi sono concessi*).

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DE PASQUALE ed altri: « Disposizioni transitorie in tema di locazioni di immobili urbani » (2780);

CASSANDRO ed altri: « Modifica dell'articolo 3 della legge 6 aprile 1965, n. 351, recante provvidenze per le zone danneggiate da calamità naturali o da eccezionali avversità atmosferiche » (2779).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; dell'ultima, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

**Seguito della discussione delle proposte di legge Foderaro e Caiazza: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772); Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada (1840).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge Foderaro e Caiazza: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto; Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada.

È iscritto a parlare l'onorevole Leonardi. Ne ha facoltà.

LEONARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel piano che un giorno o l'altro verrà sottoposto al nostro esame, al capitolo riguardante i trasporti è scritto quanto segue: «...l'espansione della motorizzazione dovrà svolgersi in forme meno disordinate che nel passato, rispettando i limiti di convenienza economica dei vari tipi di traffico. La politica dei trasporti e gli investimenti pubblici in questo settore si ispireranno a criteri di specializzazione e di coordinamento tra i vari modi di trasporto... Si potrà in tal modo evitare il dirottamento del traffico ferroviario — soprattutto di merci — anche da quelle percorrenze per cui esso appare più idoneo, e realizzare le condizioni migliori per il miglioramento della gestione e l'ammodernamento tecnico delle ferrovie... Si dovranno inoltre concentrare gli sforzi sulla rete fondamentale, che dovrà essere specializzata per il trasporto sulle lunghe percorrenze particolarmente per quanto riguarda le merci ».

Il provvedimento sottoposto ora al nostro esame è nettamente contrario a questi principi formulati nel piano. L'onorevole Foderaro giustifica il provvedimento da lui proposto come misura anticongiunturale. Vorrei sottolineare che questa è la giustificazione addotta per tutta una serie di provvedimenti, sia quelli per l'industria tessile, sia quelli sull'edilizia e via di seguito, che ci sono stati presentati in questi ultimi mesi e che sono nettamente contrari a qualsiasi forma di quella programmazione che — come ho detto — un giorno o l'altro do-

vremo pur discutere. Non è che questa contraddizione sia di per se stessa un gran male, dato lo scarsissimo valore del piano; essa dimostra però, se non altro, l'assoluta incoerenza dei presentatori, nonché il carattere prevalentemente propagandistico del piano.

Ho voluto fare questa constatazione soprattutto per avvertire i compagni socialisti, si se dovessero appoggiare tale provvedimento, si troverebbero immediatamente in contrasto con un principio fondamentale formulato nel piano, del quale hanno pur assunto una diretta responsabilità.

Il principio della specializzazione formulato nel piano è fondamentale nel settore dei trasporti ed ha una validità obiettiva.

Ieri l'onorevole Bima richiamava il collega Marchesi alla necessità di adeguarsi al progresso tecnico e diceva che noi saremmo avversari degli autotrasportatori, delle autovetture e degli automezzi. Faccio osservare all'onorevole Bima che è proprio il progresso tecnico che porta alla specializzazione, cioè all'uso dei diversi mezzi di trasporto. Vorrei altresì fargli osservare che un'ottima politica dei trasporti è proprio quella che permette la migliore utilizzazione di tutti i mezzi disponibili per i diversi tipi di traffico, con criteri di preferenza che dipendono dalle caratteristiche dei mezzi stessi. Ora, uno dei campi in cui le ferrovie hanno una oggettiva qualità preferenziale è proprio quello del trasporto merci a lunga distanza.

Il problema non è quindi di essere a favore o contro il progresso tecnico, ma semplicemente quello di avere almeno una nozione di base dei criteri fondamentali di una politica dei trasporti, fra i quali quello della specializzazione è tra i più importanti.

Faccio notare agli onorevoli Bima, Foderaro e Catella, sostenitori accaniti di questo provvedimento, che il nostro paese è in Europa quello che trasporta la maggiore quantità di merce per strada e la minore per ferrovia: il piano afferma, infatti, che noi trasportiamo il 62 per cento delle merci per strada. Di fronte a così alta percentuale, sta quella notevolmente più bassa (30 per cento) della Francia e della Germania. Eppure questi paesi sono più ricchi e più sviluppati del nostro e non si può dire che svolgano una politica dei trasporti peggiore della nostra.

Lo scarso uso del mezzo ferroviario per il trasporto merci rappresenta uno degli elementi fondamentali del *deficit* delle ferrovie dello Stato. Una politica dei trasporti che voglia raggiungere migliori risultati deve riconoscere e adottare il principio della specializza-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

zione. Quando si abbandona questo principio, come si verifica ad opera di questo provvedimento, le spese aumentano e, anche se si registrano delle diminuzioni di costi per determinati tipi di trasporto, nell'insieme la produttività nazionale ne resta danneggiata. Nel testo della relazione che accompagna le due proposte di legge non si fa alcun cenno al principio della specializzazione dei trasporti, ma si afferma che non solo le ferrovie non subiranno danni in seguito all'approvazione delle proposte modifiche, ma ne trarranno addirittura un vantaggio. Non vorrei dire parole grosse, ma, di fronte a simili affermazioni, è difficile non parlare di sfrontatezza.

Per suffragare una simile tesi si sostiene che, grazie al provvedimento in esame, il peso massimo consentito passerebbe da 44 tonnellate su otto assi a 38 tonnellate su quattro assi. Ora vorrei chiedere ai presentatori delle due proposte di legge dove sono e quanti sono nel nostro paese gli autotreni a otto assi e a 44 tonnellate. È vero che il codice della strada prevede all'articolo 33 che a particolari condizioni, quando cioè si usino pneumatici di tipo particolare e sempre che la pressione non superi gli 9 chilogrammi per centimetro quadrato, possono circolare veicoli del peso di 22 tonnellate, e quindi di 44 tonnellate per l'autotreno con rimorchio; tuttavia chiunque circoli sulle nostre strade sa che di simili autocarri ne esistono veramente pochi e che essi vengono usati soltanto per determinati carichi speciali. Per sostenere una proposta di legge dell'importanza di quella in discussione, non si può sostenere che in questo modo si riduce la portata massima degli autotreni e che quindi non si aumenta la concorrenza alle ferrovie. La riduzione è puramente teorica perché, come ho detto, di veicoli a otto assi e a 44 tonnellate ne esistono in Italia veramente pochi.

Gradirei al riguardo che ci venissero forniti dati precisi, cosa che, del resto, i presentatori delle due proposte di legge avrebbero dovuto fare di propria iniziativa. Sta di fatto che la *Rivista dei trasporti pubblici*, edita dall'ispettorato generale della motorizzazione, divide gli automezzi adibiti al trasporto in due categorie, quella degli autotreni pesanti (con un massimo di 32 tonnellate) e quella degli autotreni pesantissimi (con 36 tonnellate su sei assi). Sono questi gli autotreni che generalmente conosciamo e che vediamo passare lungo le nostre strade. Questi autotreni pesanti e pesantissimi, il cui numero è valutato in circa 30 mila, assorbono la massima parte

dei trasporti a media e a lunga distanza. Nelle statistiche non si fa riferimento ad autocarri con peso di 44 tonnellate.

Non si può quindi affermare, per contestare l'affermazione secondo cui il provvedimento in esame sarebbe contrario agli interessi delle ferrovie, che esso ridurrebbe da 44 a 38 tonnellate il peso massimo consentito per gli autoveicoli. Appare, del resto, dalle stesse relazioni dei presentatori che scopo delle proposte di legge è quello di aumentare e non già diminuire il carico massimo degli autoveicoli da trasporto. È assurdo dunque sostenere che si tratti di un provvedimento vantaggioso per le ferrovie.

Inoltre esso è contrario alla economia della nostra rete stradale. Per sostenere il contrario, e cioè che il provvedimento non disturba affatto la nostra rete stradale e il traffico che su di essa si svolge, i presentatori, con leggerezza analoga a quella con la quale hanno cercato di giustificare il fatto che, secondo loro, il provvedimento non sarebbe contrario alla specializzazione dei trasporti e in modo particolare all'interesse delle ferrovie, affermano nella loro relazione: « Ad ogni modo, per quanto concerne l'idoneità della rete stradale nazionale, non possono non essere motivi di tranquillità piena, e il fatto che già ora e senza alcun danno specifico, circolano in Italia automezzi stranieri (per esempio francesi e lussemburghesi) con portate quali quelle previste dal provvedimento, e il fatto che il Governo e gli organi tecnici ministeriali preposti al traffico stradale non sollevano alcuna obiezione e sono favorevoli all'auspicato aumento ». Questo è vero: da informazioni raccolte si tratta di circa 200 automezzi. È evidente che nessuno di noi è così sciocco da ritenere che una strada si rovini perché circolano 200 autotreni che pesano alcune tonnellate di più degli altri. Sulle strade circolano, eccezionalmente, anche mezzi pesantissimi e le strade li sopportano. Il problema è quello della frequenza dell'uso delle strade stesse e del danno che possa derivarne. Pertanto noi riteniamo che questa giustificazione non abbia alcun senso.

Ma ne viene data un'altra. Si afferma che con speciali pneumatici si possono aumentare i carichi per asse, mantenendo la pressione di 8 chili per centimetro quadrato; quindi si può procedere sicuri, dicono i relatori, grazie all'aumentata aderenza.

Su questo punto vorrei riferirmi alle affermazioni del collega Catella, che ieri ci ha diletto con le sue esperienze in materia di

aeroporti e che ci ha detto che il maggior nemico delle piste sarebbe il gelo e il non uso.

Tutti sappiamo, senza bisogno di essere dei tecnici, che il gelo è il maggior nemico della strada; è un danno che deriva da forze naturali. Ma noi qui non stiamo parlando del gelo, bensì di trasporti e di carichi.

L'onorevole Catella (forse ritenendo che noi non conosciamo i documenti che egli ha a sua disposizione, e che siamo meno informati di lui, perché non godiamo degli aiuti esterni di cui egli fruisce, senza godere di quelli interni, che il Parlamento non ci dà) ci ha detto che è stata compiuta un'indagine da una delle istituzioni americane più avanzate nel campo delle ricerche sulla strada, la A.A.S.M.O., in base alla quale risulterebbe che il gelo è il maggior nemico della strada. Però non è andato oltre nella lettura dei risultati di quell'indagine. Io vado più avanti e leggo: « Con il crescere del peso per asse (notate bene: non della pressione, ma del peso) è necessaria una sovrastruttura di spessore meno che proporzionalmente maggiore, e precisamente gli spessori aumentano con la potenza di due terzi del rapporto dei pesi per asse ». E ancora: « ...al crescere del peso per asse il deterioramento causato alla pavimentazione aumenta in modo più che proporzionale, e più precisamente il deterioramento di una pavimentazione aumenta con la quarta potenza del rapporto dei pesi per asse ».

Mi dispiace di dover portare argomentazioni di carattere tecnico, ma esse sono necessarie soprattutto nei confronti di questi provvedimenti che vengono presentati come « leggine », facendole passare tra i circa 400 provvedimenti, credo, approvati ogni anno dal nostro Parlamento, senza nessuna seria valutazione e documentazione tecnica. Ovviamente insufficiente è l'affermazione del collega Catella che il danno alle strade deriva dal gelo. Faccio notare che l'indagine americana si riferisce non alla pressione, ma al peso. Cioè quello che conta non è la pressione, ma il modo in cui questa si distribuisce all'interno della struttura stradale e in questo senso è più valido il concetto assoluto del peso.

Come dicevo, gli americani usano il criterio del peso. Tutto ciò è cosa diversa da quella di cui siamo invitati a preoccuparci, e cioè che per evitare il gelo e per tener ben calde le strade dovremmo far circolare più veicoli, e i più pesanti che sia possibile. Certamente le strade esistono e debbono servire alla circolazione, ma questo non esclude che si debba studiare il problema della frequenza e delle caratteristiche dei mezzi che le frequentano.

Del resto il problema di aumentare o meno il peso per asse non è nuovo ed è già stato proposto tempo fa. Al proposito vorrei riprendere brevemente quanto pubblicato sulla rivista *Autoindustria* che, sia detto a scanso di equivoci, non è una rivista comunista. Essa scrive che il Consiglio della C.E.E. aveva dato incarico alla Commissione europea di fissare, in collaborazione con gli esperti governativi, un inventario delle strade degli Stati membri suscettibili di sopportare veicoli con un carico di 13 tonnellate per assale, tenuto conto della intensità del traffico.

Le varie risposte, tutte recenti perché si riferiscono al gennaio 1965, sono state le seguenti: Francia, Belgio e Lussemburgo hanno dichiarato che la totalità delle loro strade è in grado di sopportare le 13 tonnellate; Germania e Olanda hanno indicato alcune strade che potrebbero sopportare le 13 tonnellate, aggiungendo che la trasformazione della loro rete stradale comporterebbe spese enormi; l'Italia ha dichiarato di non possedere nemmeno una strada che possa sopportare le 13 tonnellate.

Il mio gruppo politico, come è noto e come ho già detto prima, non siede tra gli organi comunitari. Quindi le nostre informazioni non sono, per così dire, di prima mano, ma raccolte da giornali e da riviste, anche se dobbiamo legittimamente pensare che i dati ivi pubblicati siano desunti da documenti ufficiali. Si è affermato che in questo argomento si è verificato un cambiamento di opinione, ma per cambiare opinione su un punto tecnico di così notevole importanza deve darsi una delle seguenti ipotesi: o l'opinione precedente era del tutto avventata, oppure la mutata opinione corrisponde alla volontà di far approvare un provvedimento che altrimenti sarebbe bloccato. Pertanto, chiediamo che il direttore generale dell'« Anas », il quale ben conosce le strade italiane, ci dica se esse sono capaci o no di sopportare, non occasionalmente (perché occasionalmente sopportano anche il peso dei carri armati), ma con traffico frequente, il peso di 13 tonnellate per assale.

Alla stregua delle nostre conoscenze, è da prevedere che aumenteranno enormemente i costi di costruzione e di manutenzione delle nostre strade e che i capitolati di costruzione dovranno essere cambiati. Tutto ciò significa che la magnifica rete autostradale che è stata già costruita (essa sarà la maggiore d'Europa, mentre abbiamo il maggior numero di analfabeti) è già oggi inadatta al nuovo tipo di traffico.

I capitolati per le nuove autostrade presentano già caratteristiche diverse dai vecchi. La cosa non riguarderà le autostrade in costruzione, e neanche quelle in progetto, ma quelle che verranno fatte dopo il chilometro quattromila. Sono considerazioni da tenere presenti perché un provvedimento come quello al nostro esame è estremamente importante e deve essere valutato in tutti i suoi aspetti.

Non mi soffermerò sul fatto, già illustrato ieri da colleghi del mio gruppo, che aumentando il peso per assale si aumenterà il peso degli automezzi. Le nostre strade già oggi sono insufficienti (i colleghi che mi hanno preceduto vi hanno detto della densità stradale italiana rispetto a quella degli altri paesi), e quindi il traffico, in generale, verrà a soffrire per la pretesa di trasportare su strada merci che invece dovrebbero essere trasportate per ferrovia. Noi non siamo contro gli automezzi, ma — ripeto — per la specializzazione dei traffici. Sosteniamo, in tal modo, un principio adottato da tutti i paesi civili che ci hanno preceduto nella motorizzazione e dai quali, con una certa modestia, dovremmo pur imparare qualcosa.

Non si può approvare a cuor leggero il provvedimento in esame con tutte le imperfezioni sulle quali ho cercato di richiamare la vostra attenzione. Quando ieri un oratore ha affermato che il pericolo sulle strade non sarebbe aumentato a cagione della lentezza dei nuovi automezzi, l'ho interrotto. Sappiamo, infatti, che la maggior parte degli incidenti stradali avviene nei sorpassi. Se noi immettiamo nel traffico gli automezzi lenti, i sorpassi aumenteranno e quindi aumenterà la pericolosità del traffico. Sappiamo che negli Stati Uniti — non vi sono mai stato, perché non mi hanno mai dato il permesso di andarci, però conosco l'inglese — si sostiene un concetto generale molto semplice: l'aumento della capacità di traffico deriva dalla omogeneità del traffico stesso, e quindi si deve cercare di avere veicoli marcianti suppergiù a una uguale velocità in modo da evitare per quanto possibile i sorpassi. Non è ammissibile sostenere che immettendo nel traffico automezzi lenti la pericolosità delle strade diminuirà. Se i proponenti del provvedimento volevano ottenere dei risultati di questo genere, avrebbero dovuto inserire nella loro proposta una disposizione già in vigore in certi paesi: il vincolo di un rapporto fra potenza e peso: così avremmo ottenuto automezzi più veloci e meno ingombranti, con una diminuzione dei sorpassi. Ad un certo punto però bisogna pur mettersi d'accordo. Si potrebbe anche suggerire di

adottare il concetto del rapporto potenza-peso. Esso potrebbe rispondere a determinate esigenze e concorrere a creare una situazione più omogenea di traffico, ma non risolverebbe il problema della concorrenza della rete stradale alle ferrovie e quindi il provvedimento dovrebbe essere comunque respinto.

I proponenti, dopo avere ricordato che dall'approvazione di questa legge deriverebbe un vantaggio a favore dell'industria edilizia, perché gli automezzi potrebbero portare qualche tonnellata di più e dopo vari appelli rivolti agli operai, agli autotrasportatori e simili, si richiamano alle leggi irreversibili dell'economia. Ma, per la verità, di leggi irreversibili considerate da questo provvedimento, ho trovato soltanto quelle che hanno portato all'attuale crisi, dalla quale si cerca di uscire facendone pagare il prezzo ai lavoratori.

Consiglierei pertanto gli onorevoli proponenti di riferirsi ad una legge economica, che in realtà esiste, e cioè quella che i prezzi devono essere adeguati ai costi. Del resto una simile proposta era stata formulata in un documento della C.E.E. del 30 aprile 1961, ove si suggerisce di assicurare che le tariffe praticate siano « costruite » sui costi. I costi saranno perciò sottoposti ad un controllo pubblico — continua ancora il documento della C.E.E. — per accertare la loro corrispondenza ai prezzi.

Inoltre si afferma che gli utenti devono pagare i propri costi, sulla base di un uguale trattamento.

Questo è un vero ragionamento economico, che io posso o meno accettare perché si possono non graduare i prezzi ai costi. È necessario comunque indicare la misura dei prezzi, il *deficit* che deriva da una tale politica dei prezzi, ed il peso che verrà sopportato dalla collettività. Tutto ciò deve essere esplicitamente calcolato, perché non è un elemento che può essere arbitrariamente trattato in un modo o nell'altro a seconda delle circostanze.

Devo dire inoltre che un'alta personalità, che certo non appartiene al mio partito, ha presentato e sostenuto, in tema di trasporto merci stradale, una tesi simile. Si tratta del presidente Johnson, il quale in un recentissimo messaggio al Congresso (cito dalla rivista *Strade e traffico* del settembre 1965) afferma: « Gli studi del *Bureau of public roads* dimostrano chiaramente che gli autocarri pesanti non pagano interamente i costi addizionali che si incontrano nella costruzione delle autostrade per le più pesanti pavimentazioni e le altre più elevate caratteristiche che sono necessarie per accoglierli ».

Sarà, forse, che le leggi fisiche in America sono diverse da quelle italiane. Resta il fatto che quando il problema si è presentato, è stato lo stesso presidente Johnson (si badi, non lo si è affrontato per mezzo di una « leggina », come in Italia) ad esprimere la preoccupazione che l'aumento del carico crei forti costi addizionali nella costruzione delle autostrade.

La stessa rivista più avanti aggiunge: « Il presidente osserva che un aumento dell'imposta sui carburanti e delle tasse di circolazione per questi autoveicoli, mentre consentirà di disporre dei fondi necessari per il completamento della rete delle autostrade interstatali (più costosa del previsto) servirà anche a rendere più equa la ripartizione dei prezzi stradali tra le diverse categorie di veicoli ». Il presidente Johnson aggiunge: « Io ho rilevato che ora esiste una sostanziale sottotassazione degli autoveicoli pesanti; questa ingiustizia verrebbe ulteriormente aggravata se incrementi nei pesi e nelle dimensioni avvenissero senza imposizioni di carichi fiscali addizionali per questi utenti ». Quindi vedete, onorevoli colleghi proponenti, il problema non è semplice.

Abbiamo richiamato questa « leggina » in aula in ragione della sua obiettiva importanza, dimostrata dalla circostanza che analoghi provvedimenti, in altri paesi, hanno richiamato l'attenzione delle massime autorità (ciò che non sembra sia avvenuto da noi), e che esiste una legge — non debbo ricordarlo io ai colleghi ed amici liberali — cui è necessario attenersi, e cioè quella dei prezzi e dei costi.

La C.E.E. suggerisce di riportare i prezzi ai costi. Non concordo con il suggerimento per tutti i mezzi di trasporto; comunque occorre palesare alla collettività la scelta governativa in materia di prezzi e costi di tutti i mezzi di trasporto.

Da lungo tempo ho chiesto che venissero date informazioni sui costi della nostra politica stradale ed autostradale. In occasione della discussione del « superdecreto » ho esposto questa esigenza al Ministero delle partecipazioni statali, sotto il cui controllo operano gli organismi dell'I.R.I. che costruiscono e gestiscono le autostrade, ma senza alcuna risposta. In compenso — lo dico perché è un richiamo alla necessità che i nostri provvedimenti corrispondano alla realtà (realtà che ognuno può interpretare a suo modo, a condizione di darne ragione) — la Società autostrade, che è una società a partecipazione statale, ha distribuito una relazione di bilancio a carattere prettamente reclamistico, nella quale vengono riportate, come se fosse gran merito, le spese

fatte (si vede che più si spende e più si è bravi). Fra l'altro in questa relazione non ci si è neppure preoccupati di confrontare i costi sostenuti con i preventivi, omettendo così un indispensabile elemento di informazione. Pertanto questa ricerca ho dovuta farla io e sono in grado di comunicarvi che la differenza fra preventivi e costi effettivi è stata in media superiore del 35 per cento (del 77 per cento per la Genova-Sestri, del 71 per cento per la Padova-Bologna).

Ho fatto questa citazione, non tanto per ritornare sul costo esorbitante della nostra politica autostradale, perché altrimenti andrei fuori dell'argomento, ma per ribadire come sia estremamente difficile condurre una politica seria quanto non vengono fornite al Parlamento informazioni sulla realtà dei fatti e quando dalle costose relazioni di una società a partecipazione statale non ci vengono fornite le informazioni essenziali, che qualsiasi azienda privata avrebbe offerto a chi avesse dovuto controllarla.

Quindi, il provvedimento è contrario all'interesse fondamentale della specializzazione del traffico, in modo particolare di quella parte di traffico che marcia su lunghe distanze e che è specifico delle ferrovie; impone una enorme usura alla nostra rete stradale; è di grande disagio per la circolazione.

Ora, si potrebbe dire che è favorevole però all'industria costruttrice degli automezzi; e certamente questo fatto ha influito sui proponenti. Per altro vorrei consigliarvi di non prendere in considerazione semplicemente il provvedimento che ci è sottoposto. Il collega Bina ieri affermava che ha ricevuto attestazioni di affetto da parte degli autotrasportatori, che questi sono con lui e via di seguito. Desidero però ricordare che vi è anche una proposta di legge dei colleghi Alpino, Botta e Valitutti che ritengo debba essere collegata con il provvedimento oggi in discussione. Tale proposta suggerisce l'istituzione di un albo nazionale degli autotrasportatori, e dopo aver detto che tutti, piccoli, grandi, medi, artigiani o non artigiani, per poter trasportare merci in conto terzi, dovranno essere iscritti a detto albo, all'articolo 15 stabilisce che una delle condizioni per l'iscrizione è di avere la proprietà libera di almeno un autoveicolo e di altri mezzi tecnici disponibili per almeno il 50 per cento del loro valore.

BIMA. È solo un progetto; del resto ne sono stati presentati anche molti altri.

LEONARDI. Comunque è un progetto che a un certo punto, suppongo, verrà in discus-

sione. Ora, poiché il provvedimento sull'aumento del peso per asse ha avuto un certo tipo di difesa — mi pare che il collega Catella, che lo ha sostenuto, sia del gruppo liberale — io dico che la proposta di legge al nostro esame deve essere collegata a quella Alpino, con la quale si propone l'istituzione dell'albo dei trasportatori e si pone come condizione per l'iscrizione ad esso la proprietà libera di almeno un autoveicolo.

Quali saranno, allora, le conseguenze dell'approvazione della proposta di legge Foderaro-Bima? La conseguenza immediata sarà la svalutazione del parco degli automezzi oggi esistenti in Italia, in quanto non corrispondenti alle caratteristiche che con la nuova legge verrebbero stabiliti. Ci sarebbe un rinnovo degli automezzi stessi, combinato con l'istituzione dell'albo obbligatorio, al quale potrebbero iscriversi solo gli autotrasportatori che avessero la proprietà di almeno un autoveicolo. È evidente, pertanto, che potrebbero entrare nell'albo solo quelli che avessero una certa disponibilità finanziaria, quelli che possono comprare in contanti oppure, in quanto collegati con i produttori degli automezzi — e la cosa è molto facile — possono avere quanti autoveicoli vogliono.

BIMA. Nessuno compra un autocarro in contanti.

LEONARDI. Di conseguenza, questo provvedimento, collegato all'altro che in qualche modo verrà sottoposto al nostro esame, porterà, oltre che alla svalutazione, come ho già detto, del parco automezzi esistente prima che esso sia usurato, ad una concentrazione del settore. È certo che poi non potremo lamentarci se si delineeranno tendenze di carattere monopolistico, perché a causa della carenza di una politica di trasporti noi abbiamo messo in moto un processo che porterà proprio, per corso naturale, a queste conclusioni.

Volevo sottoporre alla Camera queste considerazioni per ricordare ancora una volta che il provvedimento è di grande portata e che i fenomeni possono essere messi in moto, ma il buon politico deve sapere quello che fa in modo da poterli controllare.

Si dice che la nostra industria produttrice di automezzi, che oggi è in crisi, avrà in ogni caso una fase di ripresa. Ricordo che anni fa, quando venne iniziata questa nostra imperiale politica delle autostrade, una delle ragioni addotte fu che in questo modo sarebbe stato possibile incrementare la motorizzazione. Ebbene, richiamo la vostra attenzione sul fatto che, non appena le autostrade hanno rag-

giunto un certo sviluppo, sono immediatamente aumentate le importazioni di macchine di grossa cilindrata che due anni fa hanno raggiunto il valore globale di 200 miliardi di lire. Era inevitabile, perché le autostrade servono soprattutto alle macchine di grossa cilindrata. Dato che nel nostro paese la rete autostradale era già consistente e si stava sempre più estendendo e non essendovi d'altra parte una produzione nazionale considerata adeguata a questo tipo di strada, sono aumentate le importazioni che, come dicevo, hanno raggiunto i 200 miliardi di lire. A quell'epoca siamo dovuti intervenire con adeguati provvedimenti che si sono estrinsecati nell'aumento del prezzo della benzina. Richiamo la vostra attenzione sul fatto che il provvedimento in esame che mira ad aumentare le disponibilità di mercato delle nostre industrie produttrici di automezzi, può sortire l'effetto opposto, ossia si potrebbe verificare una massiccia importazione di automezzi dalla Francia, automezzi che vengono già costruiti con queste caratteristiche.

Concludo affermando che il provvedimento e contrario al principio della specializzazione nell'uso dei mezzi di trasporto, quindi è contrario all'economia nazionale e in modo specifico è dannoso per le ferrovie. Non difendo le ferrovie in quanto tali, ma le difendo perché questo tipo di trasporto specifico è il più adatto e il più economico, e in tutti i paesi che svolgono una sana, direi decente, politica dei trasporti esso viene adeguatamente protetto.

Il provvedimento è altresì dannoso alla rete stradale. Su questo credo di avere parlato abbastanza. L'unica cosa che chiedo è che si giunga, alla fine, ad una seria valutazione di questo fenomeno.

Inoltre il provvedimento al nostro esame non è sicuramente vantaggioso per l'industria automobilistica né per gli interessi degli autotrasportatori, piccoli e medi, che sono spuntati in questi anni a decine di migliaia, basandosi su una legge che oggi vorremmo cambiare e sulla base della quale essi hanno fatto i loro investimenti. Questi autotrasportatori si troverebbero in gravissime difficoltà, con un capitale improvvisamente deprezzato, per mezzi che probabilmente non hanno ancora pagato. Il provvedimento è, invece, favorevole alla concentrazione e quindi mette in moto una tendenza di carattere monopolistico.

Tutto ciò avviene — a mio parere — perché il Governo non ha una politica dei trasporti e si limita a prendere provvedimenti parziali, ora di un tipo ora di un altro. Il che è parti-

colarmente dannoso in un settore come questo che deve essere considerato unitariamente perché qualsiasi provvedimento che viene preso per un tipo di trasporti si riflette su un altro tipo e quindi su tutto il sistema nel suo complesso. Ripeto, possono essere prese, per ragioni politiche, decisioni di varia natura, tenendo presente che anche la economicità e l'efficienza non sono dei criteri assoluti. Però se si prendono dei provvedimenti, si deve dire con franchezza quali sono e quanto costano alla collettività, ciò che non avviene con il provvedimento in esame. Le informazioni date non sono esatte.

Voteremo contro il provvedimento, consigliando al Governo di presentarci uno schema di politica dei trasporti e di comunicarci i nostri impegni nell'ambito della C.E.E., perché ieri alcuni sostenevano una cosa e altri un'altra. Vorrei sapere esattamente qual è il rapporto fra trasporto merci per strada e per ferrovia, quale trasporto viene consigliato e per quali ragioni. In ogni caso, prima di adottare un provvedimento di questo genere, chiediamo che ci venga data la garanzia circa la idoneità della nostra rete stradale a sopportare i nuovi maggiori traffici, senza fare affidamento sugli argomenti riportati nella relazione che non hanno alcun fondamento. Infine ci dica il Governo quali compiti intende assegnare alle ferrovie nel campo dei trasporti nazionali.

Chiediamo la sospensione dell'esame del provvedimento in modo che non passi un'altra delle famose « legghine » contro le quali bisogna concretamente reagire. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

#### Approvazione in Commissione.

**PRESIDENTE.** La VIII Commissione (Istruzione) nella riunione di stamane in sede legislativa ha approvato la seguente proposta di legge:

Senatore BALDINI: « Applicazione dell'articolo 20 della legge 28 luglio 1961, n. 831, al fine del collocamento in ruolo speciale transitorio degli insegnanti ciechi di musica e canto » (*Approvata dalla VI Commissione del Senato*) (1443).

#### Si riprende la discussione.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Armato. Ne ha facoltà.

**ARMATO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi pare anzitutto di dover rilevare

che, nel momento in cui la Camera discute questo provvedimento, nell'altro ramo del Parlamento appena ieri il ministro dei trasporti senatore Jervolino ha dato una risposta che voleva puntualizzare il quadro d'una politica dei trasporti. Mi pare quindi che il primo interrogativo che ciascuno di noi ha il dovere di porsi sia il seguente: se il provvedimento in discussione in questo ramo del Parlamento sia in linea con le dichiarazioni conclusive del ministro Jervolino, cioè se sia in linea con le indicazioni e con le scelte d'una politica dei trasporti.

Già ieri, nella sua replica, il ministro Jervolino a proposito del traffico rilevava francamente che il traffico ferroviario ha avuto nel 1964 una brusca flessione. La parabola discendente ha raggiunto il minimo nel luglio di quell'anno, per poi risalire lentamente. Oggi il traffico merci sembra stabilizzato intorno al 95 per cento rispetto alle punte massime raggiunte nel 1963.

Tralascio tutta una serie di considerazioni che risparmio agli onorevoli colleghi. L'interrogativo che ho posto dianzi è di grande attualità nel momento in cui le Camere sono investite dell'esame dei bilanci, quindi dell'indirizzo di tutta la politica del Governo. C'è da chiedersi — dicevo — se questo provvedimento sia in linea o no con le scelte governative. E ciò non tanto (come giustamente ha osservato qualche collega) per dividere la Camera fra quelli che difendono la rotaia e quelli che difendono la strada (quand'anche esista un partito della rotaia e un partito della strada), quanto per operare una scelta politica. Il problema infatti è squisitamente politico contrariamente a quanto affermato ieri da un collega, secondo il quale questo è soprattutto un provvedimento tecnico. A mio avviso, il provvedimento è anche tecnico, ma essenzialmente politico.

I temi di fondo svolti dai colleghi proponenti Foderaro e Bima sono stati due: per l'onorevole Foderaro, soprattutto la necessità di estendere all'area italiana una direttiva della Comunità economica europea; per l'onorevole Bima, soprattutto il carattere economico del provvedimento, cioè la riduzione dei costi di trasporto, rendendo così competitiva a livello supranazionale la rete di trasporto italiana.

Credo che ambedue le argomentazioni siano valide e che non possano essere messe in discussione guardando le cose da un punto di vista particolare, sebbene tengo a precisare che quando l'onorevole Foderaro nella sua relazione afferma che nei confronti della deli-

bera della Comunità economica europea la nostra decisione avrebbe un carattere tassativo, cioè vincolante, ho qualche serio dubbio. Inoltre mi permetto di sottolineare che, a differenza di quanto si afferma nella relazione, se i nuovi limiti ridimensionassero la portata massima dell'autotreno da 44 tonnellate a 38 (e si indica questa decisione come un equo coordinamento con i trasporti ferroviari), di fatto tutti gli altri limiti massimi risulterebbero aumentati e precisamente: nell'autotrasporto ad asse semplice, ad asse doppio, nel veicolo a due assi, a tre assi o più o per l'autocarro articolato.

Ora, a mio parere, la tesi favorevole all'aumento dei limiti massimi di carico non ha validità nemmeno quando si afferma che, con i limiti attuali, il nostro paese si trova in una posizione di inferiorità nei confronti del trasporto intercomunitario, in quanto soltanto la Francia ha limiti di carico superiori a quelli attualmente in vigore da noi. E da aggiungere però che negli altri paesi esiste una serie di vincoli sulla pubblicizzazione del trasporto su strada, sui limiti chilometrici di percorrenza ed altri controlli i quali hanno lo scopo di determinare un'equa distribuzione dei traffici merci tra i vari settori che operano nel campo dei trasporti.

L'unico paese che punta a portare il peso assiale al limite di 13 tonnellate è la Francia. La Germania vi si oppone recisamente, affermando fra l'altro che l'adozione del suddetto limite di carico determinerebbe un enorme aumento di spesa per adeguare le infrastrutture stradali.

L'aspetto fondamentale di tutta la questione non è tanto quello della estensione più o meno automatica di una direttiva della C.E.E., quanto il fatto che in questa area politica ed economica l'Italia è l'unico paese che non offra alcuna garanzia di coordinamento fra la politica della strada e la politica della rotaia. E lo dimostrerò non sulla base di argomentazioni ma di documenti ufficiali. In uno studio del Ministero dei trasporti intitolato « Struttura del traffico in confronto a quello degli altri paesi », si rileva che la ripartizione del traffico merci nel continente europeo è la seguente: Italia, ferrovia 28 per cento, strada 71 per cento; Francia, rispettivamente, 60 e 29 per cento; Germania occidentale, 43 e 28 per cento; Gran Bretagna, 42 e 57 per cento; Jugoslavia, 74 e 11 per cento; Polonia, 97 e 2 per cento.

Limitandoci all'area della Comunità, l'Italia vanta un indiscutibile primato, con il 71 per cento del traffico merci su strada di fronte

al 28 per cento su ferrovia. Non si può dire quindi che nel nostro paese il traffico su strada sia trascurato.

Qui non si tratta tanto di vedere se bisogna subito adeguarsi alla direttiva della C.E.E. o di sapere se sia vero o no che, attraverso l'incremento del traffico stradale, si realizza una riduzione dei costi economici capace di garantire una maggiore competitività del nostro paese. Qui si tratta di constatare che solo nel nostro paese manca il coordinamento nel settore dei trasporti. Il nostro paese è l'unico nel quale qualsiasi autotrasportatore può iniziare un viaggio a Trapani e finirlo a Belluno o a Bolzano senza essere assoggettato ad alcun controllo, mentre in tutti gli altri paesi della Comunità economica europea (e in particolare nella Germania di Adenauer e di Erhard e nella Francia di De Gaulle) il trasporto delle merci su strada è vincolato a precise autorizzazioni.

Rileva giustamente la rivista ufficiale del nostro Ministero dei trasporti che in Germania, dove esistono un'ampia rete stradale e uno sviluppato parco di autoveicoli per il trasporto di merci, la concorrenza stradale non pregiudica i traffici ferroviari a causa della regolamentazione tariffaria e delle norme stabilite per l'effettuazione di trasporti a lunga e media distanza. In Francia, paese che ha un'ottima rete stradale sei volte più estesa di quella italiana e un parco di veicoli triplo rispetto al nostro, il traffico merci stradale sulle medie e lunghe distanze è egualmente soggetto a norme che ne regolano l'effettuazione, al fine di contenere la concorrenza alle ferrovie nei suoi naturali limiti economici. Analoghi criteri vengono seguiti in Gran Bretagna e in altri paesi europei.

Non solo, dunque, l'Italia vanta il primato della più alta percentuale di traffico su strada rispetto a quello su ferrovia, ma è anche l'unico fra i paesi del mercato comune europeo nel quale il trasporto su strada non sia soggetto a vincoli e a regolamentazioni diretti a realizzare il necessario raccordo col sistema ferroviario, allo scopo di utilizzare meglio tutti i mezzi disponibili.

Non voglio qui ripetere il discorso già fatto nel corso della precedente legislatura, quando la Camera ha discusso e approvato il piano per l'ammodernamento ferroviario; desidero però ricordare che in quella occasione il Parlamento stanziò decine di miliardi allo scopo di migliorare il parco ferroviario mobile destinato al traffico merci, per garantire all'azienda ferroviaria italiana un'attrezzatura adeguata alle esigenze.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

Riconosco che la relazione dei colleghi Francesco Cavallaro e Sammartino riflette la preoccupazione di coordinare il traffico stradale con quello ferroviario, là dove afferma che la proposta di legge prevede « da un lato la valorizzazione dei veicoli isolati e dall'altro il ridimensionamento degli autotreni che vedono la loro portata massima ridotta da 44 tonnellate a 38 tonnellate, anche ad equo coordinamento con i trasporti ferroviari ». Si parte quindi dalla presunzione che i proponenti nutrono ma che io non ho, che il coordinamento fra trasporto su strada e trasporto per ferrovia esista.

**BIMA.** Esiste, perché il Governo disciplina il traffico merci attraverso la regolamentazione delle autorizzazioni.

**ARMATO.** È proprio questo il punto più delicato della questione, quello sul quale desidero soffermarmi. Esaminiamo in che modo il Governo sia riuscito fino a questo momento a realizzare questa disciplina, dopo aver preso atto, per quanto mi riguarda, che i relatori alle due proposte di legge si sono resi conto del problema e si sono preoccupati di presentare non un provvedimento settoriale che corrispondesse soltanto agli interessi dei grossi autotrasportatori, ma un provvedimento che tra l'altro tenesse conto della necessità dell'equo coordinamento con i trasporti ferroviari. A me sembra che questo sia il problema centrale del dibattito, in attesa di discutere il bilancio del Ministero dei trasporti.

La domanda che ripropongo è questa: è garantito questo equo trattamento di cui si parla nella relazione? E il Governo (non certamente i proponenti) è in grado di dare questa garanzia? Questo primo esame statistico che ho voluto fare non mi pare che ci possa dare una simile sicurezza, anche perché, a nostro avviso, manca una regolamentazione di tipo oggettivo all'interno del Ministero dei trasporti, tenendo conto, oltre tutto, del fatto che non è il Ministero dei trasporti l'unico organo di governo investito di questa materia, ma vi è un problema di coordinamento tra Ministero dei trasporti ed altri ministeri, in modo particolare quello dei lavori pubblici, attraverso l'Azienda autonoma delle strade statali.

**RIPAMONTI.** In termini politici è prevalente il Ministero dei trasporti.

**ARMATO.** È prevalente fino al punto che nei giorni scorsi una delegazione della C.I.S.L. ha espresso al ministro dei trasporti l'oppor-

tunità dell'immediato insediamento di una commissione che possa studiare seriamente, attentamente, tempestivamente, anche l'incidenza delle municipalizzate nel settore dei trasporti a cominciare da certi fenomeni che si verificano a Roma e a Milano, che danno origine a scioperi e non possono essere mai ricondotti ad unità nazionale, perché ogni volta che noi affrontiamo questo argomento ci si obietta che, per quanto riguarda le municipalizzate, la competenza del Ministero dei trasporti è relativa, spettando in via primaria al Ministero dell'interno.

Noi siamo perfettamente d'accordo che questa responsabilità, questa competenza primaria debba essere assegnata al Ministero dei trasporti. Si tratta soltanto di renderla effettiva, e ho qualche dubbio che, in atto, si siano avuti risultati concreti. In tutta questa materia vi è una competenza plurima, tanto è vero che quando si è trattato di studiare l'opportunità di dare una struttura nuova all'azienda ferroviaria, l'incarico è stato dato all'attuale vicepresidente del Consiglio, onorevole Nenni.

Noi siamo i primi a sottolineare l'opportunità che al Ministero dei trasporti, non tanto in termini corporativi, ma di competenza, venga restituito in pieno il ruolo di dirigere tutta la politica dei trasporti e non soltanto la politica dell'azienda ferroviaria. Quindi, se questo era il senso della sua osservazione, onorevole Ripamonti, ella mi trova senz'altro consenziente.

Però il discorso sul coordinamento è quello che rende legittime le nostre domande. Vorrei avere, onorevole Bima, in piena coscienza, la certezza che questo provvedimento arrechi un vantaggio alla comunità nazionale, alla collettività del nostro paese senza provocare alcun danno. Desidero una risposta che non sia frutto di fantasia né di impegno di carattere isolato, poiché questo provvedimento investe una serie di interessi che vanno certamente al di là delle stesse intenzioni dei proponenti.

**BIMA.** Le leggi della tecnica e dell'economia impongono tutto questo.

**ARMATO.** Vorrei sapere quanto costa all'utente e alla collettività nazionale questo provvedimento. Desidero soltanto queste tre risposte, e le chiedo non nel quadro ristretto del provvedimento in discussione, ma nel quadro di una scelta politica che, nel campo dei trasporti, ha fatto questo Governo. Quando esso si assumerà la piena responsabilità di

dire che il provvedimento reca vantaggio alla collettività, che non è contraddittorio con altre scelte compiute sul piano della politica dei trasporti, mi sentirò veramente più tranquillo.

Sono anch'io d'accordo che si debba giungere a superare il settorialismo fra i partigiani delle ferrovie e quelli delle autostrade; si tratta di ricercare le dimensioni corrette della gestione, sotto il profilo economico, politico e sociale.

A mio avviso è un problema di attrezzatura che manca, di organizzazione che oggi non esiste, di ricerca non dico fondamentale ma applicata affinché il Parlamento conosca con certezza l'ammontare dei costi di gestione. Occorre sapere con precisione quanto costa alla collettività nazionale la gestione di un chilometro di autostrada e quanto quella del trasporto su ferrovia. Credo di poter affermare che nessuno oggi è in grado di fornirci questi dati. Noi ora li chiediamo approfittando dell'occasione e affinché il Ministero dei trasporti realizzi un'attrezzatura capace in termini economici e sociali di rispondere tranquillamente alle esigenze: questa è la gestione più conveniente oltretutto più sociale.

RIPAMONTI. Il problema vale anche per gli altri settori.

ARMATO. Esatto e ringrazio l'onorevole Ripamonti che mi offre argomenti. Ne citerò uno: un'azienda a partecipazione statale, mi pare la Finsider, ha programmato un lungo piano fino al 1972 o 1973 che riguarda il trasporto dell'acciaio nel nostro paese, sostituendo ai tradizionali mezzi di trasporto per ferrovia quelli per via marittima. Ora vi è, connesso, tutto il problema delle autonomie funzionali che occorre considerare, problema che non riguarda soltanto il Ministero dei trasporti, sia pure in collegamento con quello dei lavori pubblici. Occorre affrontare la politica dei trasporti considerando tutti gli altri settori a cominciare, tanto per restare all'esempio citato, dal Ministero delle partecipazioni statali. Quindi la ringrazio, onorevole Ripamonti: questo è portare acqua al mio modesto mulino perché si ammette l'esigenza di migliorare questo coordinamento che attualmente manca o è insufficiente.

Ma tutto ciò non può essere affidato al pressappochismo, non può essere il frutto di deduzioni approssimative. Credo che oggi, 1965, con una politica di piano già avviata (a meno che mi difettino precise informazioni), queste scelte non possono essere affi-

date ad un burocrate, che nel caso specifico non è nemmeno il ministro.

Sento perciò il dovere di presentare la seguente denuncia: queste decisioni debbono essere sottratte al potere discrezionale di quattro o cinque burocrati per essere ricondotte ad un organo politico e ad una valutazione che dia tutte le garanzie. Non so se questo è chiedere troppo: e tralascio le osservazioni del collega che mi ha preceduto circa l'incidenza sul manto stradale che potrebbe comportare l'attuazione di questa legge. Alcuni ingegneri americani, come è stato affermato nella relazione riportata dalla rivista di cui si è parlato, hanno sostenuto che l'incidenza esiste.

BIMA. È una questione ormai superata.

ARMATO. Ne convengo: non è un grave problema, ma è evidente che il Ministero dei lavori pubblici, una volta approvato questo provvedimento, avrà tutto il diritto di chiedere un'integrazione di fondi per garantire l'efficienza della rete stradale.

Chiedo scusa ora se mi debbo richiamare ad alcune indicazioni del piano Pieraccini il quale nella parte riguardante la politica degli autotrasporti reca: « Il traffico ferroviario è aumentato ad un saggio annuo inferiore a quello medio, 6,7 per cento per le merci e 7,2 per cento per i passeggeri, mentre quello stradale è aumentato ad un tasso molto superiore ».

Si è dunque avuta una variazione del rapporto di composizione dei due tipi di traffico a vantaggio di quello stradale che rappresenta oggi il 63,4 per cento rispetto al 71 da me riferito. I dati forse non sono precisi, ma almeno sono ricavati da fonti ufficiali. (*Interruzione del deputato Bima*). Sto citando il programma di sviluppo economico per il prossimo quinquennio, che è stato già presentato alla Camera e che dovremo discutere tra qualche settimana o tra qualche mese, e una rivista ufficiale del Ministero dei trasporti. Non ho una fonte personale, per cui devo necessariamente fare riferimento non a documenti privati, ma a documenti ufficiali, del Governo, dati che, fino a prova contraria, ritengo i più attendibili.

Fatta questa valutazione, cioè che esiste un rapporto a favore della rete stradale, il programma indica che si dovranno soprattutto concentrare gli sforzi sulla rete fondamentale che dovrà essere specializzata per il trasporto sulle lunghe percorrenze, particolarmente per le merci.

La domanda che sorge è se vi sia o no contraddizione tra il provvedimento che noi stia-

mo discutendo e le scelte, le indicazioni della politica di piano. La risposta non la voglio dare io; la rimetto all'autorità politica del Governo, in questo caso del Ministero dei trasporti.

Desidero citare un ultimo documento ufficiale: la relazione predisposta dal vicepresidente del Consiglio, onorevole Nenni, nella quale tra l'altro è detto che « il risanamento economico e un'efficiente riforma dell'azienda ferroviaria sono strettamente legati alla soluzione di fondamentali problemi di politica generale dei trasporti. L'adozione di iniziative interne all'azienda non sarebbe sufficiente a migliorare la situazione in modo soddisfacente e durevole. Poiché la situazione delle ferrovie è in larga misura dipendente dall'esistente assetto economico, tecnico e legislativo dei trasporti terrestri, occorre modificare quest'ultimo affinché quella possa migliorare ».

Ho voluto ricordare due dichiarazioni ufficiali in materia di politica dei trasporti di questo Governo. Ricavo l'impressione che questo provvedimento, che certamente corrisponde a esigenze di tipo comunitario, anche a problemi di congiuntura, così com'è stato presentato resta un provvedimento settoriale. Noi tutti vogliamo che si chiuda la partita dei discorsi frammentari e delle iniziative disarticolate. Se noi approveremo questo provvedimento, daremo un nuovo contributo alla politica di frammentarietà, alla politica che sfugge a una direttiva chiara e univoca.

Quindi, proprio per garantire l'armonizzazione di questo provvedimento rispetto alle scelte della politica di piano e rispetto a una politica dei trasporti, chi parla ravvisa l'opportunità di un rinvio, affinché si abbia la certezza che questo provvedimento serva, non danneggi, quella politica di piano che, anche attraverso il settore dei trasporti, vuol rendere più produttiva la rete stradale e ferroviaria del nostro paese, e quindi dare un contributo al miglioramento delle condizioni generali della comunità nazionale. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giorgio Amendola. Ne ha facoltà.

AMENDOLA GIORGIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non sono un tecnico della politica delle comunicazioni, e se prendo la parola in questo dibattito, dopo gli interventi degli onorevoli Beragnoli e Leonardi e prima di altri compagni certamente più competenti di me per esprimere l'opposizione del

gruppo comunista alle proposte di legge Foderaro-Bima, è per il significato economico generale delle misure proposte, per il posto che il problema dei trasporti occupa nella vita del paese e per la necessità, che sento vivissima, che ogni provvedimento parziale sia inquadrato in una visione generale dello sviluppo economico nazionale.

È delle ultime settimane la vigorosa polemica dell'onorevole La Malfa contro le « legghine », riguardanti il pubblico impiego, tanto che siamo arrivati al punto che la Commissione bilancio è rimasta senza presidente. Io ritengo che se questa polemica ha la sua importanza, dato che è giusto che la situazione del pubblico impiego vada inquadrata in una riforma generale della pubblica amministrazione, si rende tanto più necessaria una vigorosa polemica contro le leggi parziali e settoriali che riguardano lo sviluppo economico del paese.

L'onorevole Armato ha detto — a questo proposito — alcune cose che condivido. Ci troviamo infatti in un momento in cui da tutte le parti si avanza l'esigenza di una politica di piano. Ed allora non contraddiciamo a questa esigenza approntando una serie di provvedimenti settoriali, presi in ordine sparso, che però hanno una incidenza generale e per diverse vie rispondono poi ad una certa linea, che non è quella affermata nei vari programmi economici generali, ma quella che corrisponde ad interessi economici ben determinati, a gruppi di concentrazione finanziaria e ad interessi monopolistici. In questo modo, con provvedimenti parziali ed interventi settoriali si aggravano le varie contraddizioni.

Per questi motivi ritengo che il provvedimento meriti l'attenzione di tutti, e mi meraviglia il fatto che il Governo sia rappresentato soltanto dal sottosegretario Mannironi. Ella sa, onorevole Mannironi, quanta stima io abbia per lei, ma l'assenza dei ministri interessati dimostra l'esistenza di una certa situazione di imbarazzo e di confusione nell'ambito governativo.

Chi dovrebbe essere presente a questa discussione? Il ministro Mancini o il ministro Jervolino? Qui mi pare che venga di nuovo in ballo il problema che ha sollevato il collega Armato e che è a noi presente: quello del necessario coordinamento e della esistenza di una volontà politica in materia di trasporti. Questo coordinamento e questa volontà politica generale oggi mancano. Quindi dobbiamo dedurre che in questa materia premono interessi particolari o quanto meno vi-

sioni particolari, che noi dobbiamo respingere perché abbiamo l'obbligo di inquadrare i vari problemi in un quadro organico nell'interesse generale del paese.

Tralascio gli argomenti tecnici, che d'altronde potrei sviluppare con scarsa competenza: congestione del traffico, insicurezza, ostacoli allo sviluppo turistico e tutta un'altra serie di considerazioni che pure andrebbero esaminate ma che sono state esposte con efficacia dai colleghi onorevoli Beragnoli e Leonardi. Tralascio anche le ragioni di carattere corporativo. Non ero presente ieri quando è intervenuto l'onorevole Beragnoli, ma ho potuto leggere nel resoconto le interruzioni dell'onorevole Foderaro. Devo dire francamente che non siamo qui a difendere l'occupazione di questo o di quel gruppo di operai, perché riteniamo che la lotta contro la disoccupazione, che in questo momento torna ad acquistare maggior rilievo, può essere condotta efficacemente proprio nella misura in cui si porta avanti una politica di piano che assicuri lo sviluppo economico del paese e quindi l'occupazione in tutti i settori. Non si tratta di opporre gli operai della Fiat ai camionisti ed ai ferrovieri, ma di vedere quale linea di politica economica generale possa permettere una piena occupazione qualificata, ed alle migliori condizioni, lo sviluppo generale della collettività nazionale, e quindi di vedere quale posto debba occupare il problema dei trasporti in un piano di sviluppo economico.

La classe operaia, portatrice per la sua stessa natura di una visione generale degli interessi del paese, deve in ogni momento sapersi elevare al di sopra di impostazioni corporative e di gruppo per affermare una linea di sviluppo economico che assicuri la piena occupazione e risolva squilibri e contraddizioni. Qui non siamo a difendere i diritti di questa o di quella categoria, ma quelli della classe operaia nel suo complesso nell'interesse generale del paese, considerando il punto che il problema dei trasporti deve trovare posto in una piattaforma generale dello sviluppo economico del paese.

Oggi i trasporti in Italia hanno una struttura certamente irrazionale, che non consente loro di svolgere una funzione propulsiva, come sarebbe necessario per un equilibrato sviluppo dell'economia nazionale.

Ma se noi tocchiamo alcuni problemi (ricordo soltanto, per memoria: rapporti agricoltura-industria, Mezzogiorno, incidenza dei costi di distribuzione, che sappiamo così elevati nel nostro paese e concorrenti all'aumen-

to del costo della vita nella moltiplicazione dei prezzi dal produttore agricolo al consumatore), vediamo il peso che un sistema di trasporti ben organizzato può avere nel favorire lo sviluppo economico nazionale. L'irrazionalità del sistema dei trasporti è uno dei principali motivi dell'altissimo costo della distribuzione dei prodotti.

L'onorevole Armato ha prima accennato alla struttura esistente nel nostro paese, la quale si esprime in alcune cifre. Anch'io ho la cifra del 72 per cento per il traffico merci su strada di fronte al 27 per cento su ferrovia. Comunque non si tratta di giocare sulle unità. Noi abbiamo una situazione anomala. Si parla di competitività dei vari sistemi economici, nell'ambito del M.E.C. Ora mi domando — appunto sono un profano — come si spiega che sistemi economici più avanzati, che riescono a garantire la massima occupazione come quelli della Germania occidentale, dell'Inghilterra o della Francia, abbiano poi strutture di trasporti organizzate in modo tale da dare la preminenza ai trasporti su rotaia. Vi sono delle provvidenze, vi sono delle regolamentazioni, vi è una politica del trasporto su strada che è sottoposto a certi vincoli. Tutto questo si traduce in un sistema economico che permette una distribuzione a minor costo, e quindi permette una maggiore produttività generale del sistema.

Qui tocchiamo uno dei problemi centrali della situazione economica italiana, quello della ricerca di una massima produttività aziendale a detrimento della produttività generale nazionale. Mi posso anche render conto che allo stato attuale il singolo produttore possa anche avere interesse ad affidare le sue merci ad un sistema privato, all'autocarro di sua proprietà, per arrivare presto, visto lo stato di disorganizzazione in cui si trova l'azienda ferroviaria, e non per colpa dei ferrovieri ma per colpa dello Stato che non ha proceduto in tempo alla sua trasformazione ed al suo rinnovamento. Ciò però finisce per aggravare lo stato generale caotico dell'economia italiana e per abbassare il livello di produttività generale, determinando anche una minore competitività sul piano internazionale.

Quando noi consideriamo le cifre che hanno citato prima l'onorevole Armato ed i colleghi che mi hanno preceduto, quando vediamo l'incidenza del trasporto su strada sul totale dei trasporti e l'incidenza dell'autotrasporto individuale sul reddito nazionale (non si tratta di essere per principio contro la mo-

torizzazione: si tratta di vedere che posto debba avere la motorizzazione nel quadro dello sviluppo economico del nostro paese), quando vediamo che l'Italia ha una incidenza dell'autotrasporto individuale sul reddito nazionale dell'11 per cento contro il 10 della Gran Bretagna, il 9,9 della Germania, il 7,8 della Francia, quando vediamo l'incremento vertiginoso degli ultimi anni, dobbiamo domandarci le cause di questa incidenza e anche le conseguenze su quel grado generale di produttività del sistema che sappiamo essere il punto dolente della nostra economia, quello che ci impedisce in ultima analisi di entrare nella competizione internazionale a costi ribassati.

La politica dei governi diretti dalla democrazia cristiana negli ultimi vent'anni ha aggravato questa contraddizione. Una contraddizione fondamentale fra il carattere e la funzione pubblica del trasporto, che nessuno può negare; tra la proprietà pubblica delle infrastrutture, di tutte le infrastrutture, ferroviarie, tranviarie, stradali, filoviarie, lacuali, portuali, anche aeroportuali, e la penetrazione privata nella gestione di servizio. Gli investimenti sono pubblici, il peso è pubblico, ma la gestione è privata. In questa contraddizione noi abbiamo la ragione dello stato attuale dei trasporti in Italia, della sua irrazionalità: lo Stato paga e poi invece vi sono gruppi particolari che utilizzano questa spesa generale per i loro vantaggi particolari.

Di qui deriva questo spostamento continuo dal settore pubblico (ferrovie e trasporti pubblici) al settore individuale e privato ed all'autotrasporto delle merci. Questo spostamento, effettuato a spese dello Stato e con investimenti pubblici pagati dallo Stato, modifica il rapporto fra area pubblica ed area privata, con un danno che viene subito dall'economia generale del paese.

Questa distorsione emerge evidente dai dati inerenti agli investimenti lordi e al loro incremento nel settore degli autoveicoli rispetto agli altri settori. Sono dati che abbiamo raccolto per una conferenza nazionale dei trasporti che abbiamo tenuto a Firenze due settimane or sono per iniziativa del nostro partito. È stata un'iniziativa interessante, che ci ha permesso di fare in sede di partito quello che chiediamo si faccia in sede di Parlamento, in sede di iniziative prese dallo Stato: l'economia di una politica generale dei trasporti.

In quella conferenza, raccogliendo le nostre cognizioni, abbiamo constatato che in

Italia siamo riusciti ad investire per autoveicoli e per spese di motorizzazione privata una somma superiore a quella investita in agricoltura: non dico soltanto superiore a quella investita nelle ferrovie, nelle tranvie e in genere nei trasporti pubblici, ma superiore a quella investita nella stessa agricoltura. Infatti nel triennio 1962-1964 siamo arrivati ad avere per gli autoveicoli una percentuale sulla somma degli investimenti lordi del 10 per cento, contro l'8,9 per cento per l'agricoltura e l'1,9 per cento per ferrovie e tranvie, con una diminuzione della percentuale dal 1956 per l'agricoltura e le ferrovie e un aumento della percentuale per gli autoveicoli.

È questo appunto che dimostra il carattere irrazionale del sistema dei trasporti italiani. Noi vantiamo il sistema di autostrade più moderne dell'Europa occidentale, definiamo con la solita retorica l'« autostrada del sole » come un'opera del duemila, ma poi tutti possono constatare il contrasto tra gli investimenti effettuati nel settore autostradale e quello che è lo stato della campagna toscana, in cui tutta la sistemazione idrogeologica del terreno è rimasta alle condizioni del Settecento, all'epoca del granducato; anzi, la situazione si è aggravata da allora, per effetto di tutti i disboscamenti di questi ultimi decenni, sicché basta una pioggia di poche ore per impedire all'autostrada di funzionare.

E questo contrasto, che colpisce tutti gli osservatori stranieri, gli studiosi, i turisti, i quali notano anche nel Mezzogiorno il contrasto tra strade moderne, spesso vuote di traffico, e la campagna rimasta nell'antico stato di arretramento (stato spesso aggravatosi ulteriormente), questa situazione, che nessuno può negare, è l'indice non di progresso economico, ma di una politica di investimenti distorta, che subisce le scelte di gruppi privati e non consente quello sviluppo generale del sistema cui è affidato il benessere del popolo italiano.

Prima dovrebbe venire l'agricoltura e poi le strade, prima i monti e poi il piano, prima la produzione e poi la distribuzione; o, comunque, i vari fattori dovrebbero essere considerati in un quadro di assieme: non vi dovrebbe essere la stortura di cui è dimostrazione evidente quello che avviene per l'« autostrada del sole ». Abbiamo queste autostrade magnifiche, moderne; e intorno lo sfasciame di questo Appennino che va in pezzi e non permette insediamenti economici.

Non siamo dei fanatici del trasporto su rotaia, non siamo qui a difendere un tipo di trasporto contro l'altro, non abbiamo una posizione preconcepita contro il trasporto privato, contro i trasporti automobilistici: siamo qui per affermare l'esigenza di una politica generale, unitaria dei trasporti, che veda l'utilizzazione di questo o quel mezzo secondo la convenienza delle diverse zone, secondo la diversa natura del traffico, soprattutto inquadrando una politica armonica dei trasporti in una visione generale dello sviluppo economico del paese. E questa scelta che deve dipendere dalla maggiore convenienza, in termini di interessi economici, va affidata agli interessati, nelle sedi opportune: Parlamento, regione, provincia, comune. È questo l'unico modo per tutelare gli interessi della collettività.

Invece oggi è attuata una politica che viene portata alle conseguenze che abbiamo denunciato, attraverso un continuo spostamento del traffico dalle ferrovie e dal settore pubblico al settore privato, a spese dello Stato, come prima ricordavo. Le ferrovie soffrono della mancanza di investimenti adeguati, per cui non si è potuto procedere al rinnovamento e all'ammodernamento della rete; il che ha effettivamente danneggiato i servizi, determinando lentezze, mancanza di puntualità e via di seguito. Ma le ferrovie soffrono anche della scrematura del traffico: il traffico più redditizio viene assunto dagli autotrasportatori privati, per cui rimangono a carico delle ferrovie le merci più povere, che qualcuno deve pur portare; cioè, ci deve pensare lo Stato. Sul bilancio delle ferrovie pesa inoltre l'incidenza delle spese delle infrastrutture, della loro costruzione e della manutenzione, mentre i trasporti privati usufruiscono delle infrastrutture pubbliche e solo relativamente contribuiscono alle spese inerenti alla loro manutenzione. Infine, deve essere valutata la diversa incidenza del costo della manodopera, poiché lo sfruttamento particolarmente grave della categoria degli autotrasportatori consente alle ditte private una certa facoltà di concorrenza, ma a danno di interessi che per noi non sono di una piccola categoria, trattandosi di una categoria dei lavoratori, le cui condizioni di lavoro concorrono ad abbassare il livello generale dei valori.

Se fosse approvato, il provvedimento avrebbe la conseguenza di aggravare questo stato di cose; porterebbe ad un rallentamento della circolazione sulle strade a traffico intenso, ad un deterioramento della rete stradale, con costi di produzione di cui oggi non siamo in

grado di poter prevedere l'incidenza, ad un aggravamento della situazione delle ferrovie dello Stato, ad una minore utilizzazione degli impianti fissi e quindi ad un aumento del costo che graverebbe sulla collettività nazionale.

A questo punto della discussione, ritengo che la decisione più sensata che la Camera possa prendere sia quella di un rinvio, perché il problema deve essere visto nel quadro del programma generale. Nel programma di sviluppo, per quanto riguarda i trasporti, il Governo segue una linea che noi contestiamo: non ci rimettiamo, dunque, al programma di sviluppo per evitare una discussione e uno scontro. La mia proposta di sospensiva non ha questa natura. Il programma, per la parte che riguarda i trasporti, indica linee che noi contestiamo, che non consideriamo valide a superare l'attuale situazione; il programma è caratterizzato da un indirizzo di investimenti che mantiene la preferenza per lo sviluppo autostradale e per il trasporto individuale, da inadeguati investimenti per le ferrovie, dal sacrificio della viabilità ordinaria a favore delle autostrade e dal sacrificio dei trasporti pubblici collettivi. Quindi, chiedendo un rinvio a quando discuteremo il programma, non ci affidiamo a qualcosa che consideriamo positivo. Tuttavia una discussione in sede di programma ci permetterebbe di superare una visione frammentaria e settoriale del problema. In quella sede potremmo fare una discussione generale e potremmo portare le conclusioni cui siamo giunti nel nostro convegno di Firenze per una politica nazionale dei trasporti. Avremmo di fronte a noi degli interlocutori, avremmo il Governo, i ministri Pieraccini, Mancini e Jervolino, avremmo cioè la possibilità di fare un discorso generale e coerente sulla politica dei trasporti, mentre in questa sede il discorso è, almeno per il momento, interlocutorio.

Noi criticiamo il programma di sviluppo per il suo indirizzo generale e per la tendenza a ridimensionare il settore della gestione pubblica a vantaggio dei gruppi privati, subordinando le aziende pubbliche alla politica dei gruppi privati. E questo si esprime per quanto riguarda le ferrovie con il ridimensionamento, per quanto riguarda i porti con le autonomie funzionali, per quanto riguarda le autolinee con le posizioni di privilegio concesse ad alcuni gruppi privati, e per quanto riguarda la situazione dei trasporti pubblici nelle grandi città (lo ricordava poco fa l'onorevole Armato, riferendosi alle città di Milano e Roma) con soluzioni che

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

aggravano la crisi dei comuni e delle municipalizzate. Ma tutto questo dovrà essere oggetto di una discussione generale.

Proponendo questo rinvio facciamo una proposta che credo vada incontro anche ad una certa situazione che esiste oggi nella maggioranza e nel Governo, data l'assenza di ministri responsabili e l'esistenza di differenti posizioni in seno alla maggioranza. Sarebbe una prova di buona volontà di lavoro legislativo. Sarebbe una prova di serietà.

Noi intendiamo affrontare il problema in tutta la sua complessità e globalità. A Firenze abbiamo fatto una proposta interessante: la istituzione di una azienda dei trasporti, che unifichi sia la strada sia la ferrovia. Oggi abbiamo l'«Anas», che dipende dal Ministero dei lavori pubblici, abbiamo l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che dipende dal Ministero dei trasporti. Noi sentiamo l'esigenza di un organismo unitario, il quale diventi l'organismo propulsore di una politica dei trasporti e abbia gli strumenti necessari per poter attuare questa politica nella sua globalità. Ecco la proposta che noi avanziamo; ma evidentemente la possiamo avanzare nel quadro d'una discussione generale della politica dei trasporti. In questa sede, invece, essa non trova il suo posto. In questa sede, stasera, possiamo dire «no» al provvedimento, con le precisazioni che abbiamo fatto e che i colleghi del mio gruppo che mi hanno preceduto hanno fatto anche con maggiore documentazione.

Per queste considerazioni generali, dunque; per l'avversità che noi sentiamo vivissima ai provvedimenti settoriali; per l'esigenza di una visione generale della politica dei trasporti nel quadro d'una politica di programmazione democratica, chiediamo una sospensione, confidando che durante questa pausa abbia luogo una utile riflessione, si riveli la capacità d'inquadrare il problema in una visione più generale e si possa arrivare ad una soluzione maggiormente rispondente agli interessi generali della collettività nazionale. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Sinesio. Ne ha facoltà.

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'interesse suscitato da questa «leggi» è notevole. Se questo interesse si dovesse e si potesse misurare, certamente il fatto della presenza di tanti onorevoli colleghi alla discussione di una legge che viene presentata come puramente tecnica ce ne darebbe una misura veramente valida, dimostrandoci l'en-

tità del provvedimento che stasera dovrà risolvere un problema, certamente particolare, ma che investe tutta la politica di prospettiva del settore dei trasporti.

Ho seguito con interesse, prima nelle Commissioni riunite IX e X, poi qui in aula, il dibattito cui ha dato luogo l'esame delle proposte di legge che ieri e oggi hanno occupato la nostra attenzione in Assemblea. Prima di entrare nella parte tecnica, che ovviamente non cercherò di analizzare in tutte le sue componenti e in tutti i suoi aspetti, consentitemi di porre e di pormi talune questioni su certi aspetti del problema che è stato sollevato, appunto in riferimento alle proposte di legge in esame.

Da varie parti si è detto, si è sostenuto e si è scritto dell'esistenza d'una direttiva comunitaria urgente, vincolante, per adeguarci alla situazione del M.E.C. Si è inoltre fatta presente l'incertezza nella quale si troverebbe il nostro paese — e in questo caso l'industria del nostro paese — nel dover prendere una direttiva o una direttrice operativa per adeguarsi all'efficienza tecnica dei mezzi moderni che vengono posti a disposizione degli autotrasportatori.

Circa il primo di tali aspetti, vero è che il 9 marzo di quest'anno la Comunità economica europea ha emesso la direttiva n. 3, valevole sino al 1970, in virtù della quale gli Stati membri sono tenuti a fissare i pesi massimi dei veicoli stradali e dei complessi dei veicoli accoppiati secondo due serie di misure (A e B) indicate dalla direttiva stessa. Si tratta rispettivamente di tonnellate 10, 16, di tonnellate 13, 19 e 20 per i veicoli ad asse semplice e a due e tre assi. Ma è noto che la direttiva non costituisce, dal punto di vista giuridico, una manifestazione di volontà cogente della C.E.E., la quale lascia agli Stati membri la facoltà di scegliere i mezzi idonei e i tempi per l'attuazione dello scopo fissato dalla direttiva stessa.

La direttiva si differenzia dal regolamento comunitario, in quanto il regolamento entra immediatamente in vigore, sostituendosi alla legislazione nazionale. Per effetto del regolamento comunitario, cioè, le singole unità statali non possono sottrarsi ai vincoli stabiliti dai ministri proponenti.

Tale premessa ho ritenuto necessario fare per sottolineare il carattere non tassativo della direttiva n. 3 e per affermare la necessità di trovare, nel tempo, una soluzione del problema.

Sono convinto che si tratta di un problema che dobbiamo risolvere tenendo conto del-

la opportunità di fronteggiare adeguatamente la concorrenza esercitata dagli altri paesi della C.E.E. nel settore dei trasporti su strada. Prima deve essere però risolto il problema tecnico-economico di una composizione, non certamente di interessi, ma di soluzioni operative indispensabili, che garantiscano lo svilupparsi corretto del nostro sistema dei trasporti: senza colpi di mano, che non sono certamente nelle velleità di alcuno, rifuggendo dalla « politica delle pezze » in questo momento di politica programmata, come dalla politica del caso per caso, che danneggia molto l'indirizzo generale della nostra economia.

Devo inoltre aggiungere che il provvedimento determinerebbe turbative anche per gli operatori dei trasporti su strada. I trasporti più modesti non avrebbero infatti la possibilità di affrontare le spese necessarie per l'acquisto degli automezzi con portata pari ai nuovi limiti massimi di carico; e quindi tutto si concluderebbe con il favorire soltanto i grossi complessi.

Il provvedimento viene presentato come espressione di interesse generale; ma si evita di citare, per esempio, le giustificate preoccupazioni contenute nel parere espresso dal Ministero dei lavori pubblici, il quale afferma che la circolazione dei mezzi più pesanti comporterebbe un maggiore e più rapido logorio delle autostrade e quindi un più sollecito impiego di nuovi oneri per il riordino delle stesse, anche se le autostrade ancora non sono complete e non hanno raggiunto tutte le regioni d'Italia e tutti i centri importanti dal punto di vista industriale, commerciale o turistico.

L'« autorevole documento », di cui hanno parlato l'onorevole Armato e i colleghi comunisti, è americano; quindi, ritengo, obiettivo, perché sappiamo quale sia la specializzazione in questo settore dei paesi più avanzati. Tale documento afferma che il rapporto fra il peso assiale dell'autotrasporto e l'usura stradale cresce in funzione della potenza quarta del peso assiale.

Ciò per altro — e vengo al secondo aspetto della questione — non mi esime dal far mie talune perplessità e anche certi dissensi manifestati sia in Commissione sia in Assemblea in ordine al danno che la proposta di legge in esame arrecherebbe alla già difficile e delicata situazione delle nostre ferrovie. Già da varie parti sono stati citati alcuni significativi dati statistici; e non mi soffermerò quindi ulteriormente su di essi, pur ribadendo l'esigenza di un impegno da parte del Governo a uscire dall'attuale indirizzo, caratteriz-

zato dalla carenza di coordinamento. E infatti necessario porre fine al sistema di adottare provvedimenti isolati, i quali, considerati avulsi da un contesto organico, possono anche apparire soddisfacenti nel ristretto ambito settoriale in cui si collocano, ma si rivelano invece inefficienti o addirittura controproducenti quando non si provveda con idonei strumenti a disciplinare l'intera materia nel suo complesso.

Ciò si palesa con maggiore evidenza ove si ponga mente agli indirizzi della programmazione, che ha appunto tra i suoi obiettivi quello di coordinare entro un limitato periodo di tempo le diverse esigenze settoriali nel più vasto quadro nazionale, strumentalizzandole in modo coerente e finalistico.

D'altra parte non va dimenticato che lungo la stessa direttrice si è mosso il comitato presieduto dal vicepresidente del Consiglio, onorevole Nenni, quando, occupandosi del risanamento economico e di una efficiente riforma dell'azienda ferroviaria, ha affermato che la soluzione di tale problema è strettamente collegata a quella generale di un più organico assetto della politica dei trasporti.

Per le ragioni indicate esprimo le mie perplessità circa l'approvazione della proposta di legge in esame, anche in considerazione del fatto che essa non costituisce da sola un avvio a quella modifica dell'attuale assetto tecnico e legislativo dei trasporti terrestri auspicato, sia pure in una più ampia e generale visione, dal comitato presieduto dall'onorevole Nenni.

Desidero pertanto rivolgere un vivo appello al Governo affinché non venga ulteriormente elusa l'aspettativa di una adeguata e organica riforma strutturale dell'azienda delle ferrovie dello Stato, nell'ambito della quale si proceda a una razionale distribuzione dei traffici e ad instaurare un equo rapporto tra strada e rotaia. Solo attraverso il contemperamento di diverse ma non opposte esigenze sarà infatti possibile realizzare nel nostro paese un sistema di trasporti che consenta un migliore assetto dei traffici interni e garantisca anche un'efficace competitività sul mercato internazionale. (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Degli Esposti. Ne ha facoltà.

**DEGLI ESPOSTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, al punto in cui è giunta la discussione sarei tentato di domandarvi se non sia il caso di sentire l'opinione del Governo in merito al provvedimento in esame.

Le argomentazioni avanzate a favore della proposta di legge dai suoi proponenti e soste-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

nitori sono state infatti contestate con ragioni che a me paiono inconfutabili; tanto che, indipendentemente dalla possibilità che il Governo prenda in considerazione questa mia richiesta, appare inutile insistere ancora nella confutazione di quelle tesi.

Il collega Bima, ad esempio, ha speso molte parole per sostenere che questa « leggina » non costa nulla: *ergo*, tanto vale approvarla. Viceversa, è stato dimostrato che per la collettività costerebbe non poco.

Nel corso della discussione, poi, si è fatta giustizia anche del tentativo degli amici dei grandi assenti — la Fiat e i grossi trasportatori — di qualificare gli oppositori alla proposta di legge quali difensori d'ufficio delle ferrovie dello Stato, mentre colleghi quali gli onorevoli Bima e Foderaro sarebbero uomini pensosi della collettività nazionale e in particolare dei lavoratori che operano nel settore dei trasporti. D'altra parte, per contestare la ingenerosità delle affermazioni fatte dall'onorevole Bima in riferimento alla indisponibilità dei lavoratori del settore dei trasporti per un assetto radicale e nuovo del settore, non occorrono molte parole. Ognuno di noi sa che, in riferimento all'esigenza di rinnovamento e ammodernamento dell'apparato produttivo nazionale, e in questo contesto di una nuova sistemazione del settore dei trasporti, se qualche cosa nella coscienza della collettività e della classe politica dirigente si è maturato, ciò è in primo luogo merito dei lavoratori, i quali in certi momenti si sono trovati perfino di fronte a contestazioni, anche con misure repressive, del loro diritto di entrare nel merito di come il padronato e il Governo hanno operato e stanno operando nel campo dei trasporti, e più direttamente nelle ferrovie statali e nelle aziende pubbliche di trasporto.

Tanto i presentatori quanto i relatori hanno cercato di smontare preventivamente ogni critica alla proposta di legge, richiamandosi più volte alla fatalistica tesi che dovrebbe portare noi tutti a ritenere che ormai il dado è tratto, solo perché a livello del M.E.C. si è espresso un certo giudizio di merito. Dovremmo perciò prendere atto di questo irreversibile stato di cose e trarne tutte le implicazioni, quali che siano gli effetti che gli orientamenti del M.E.C. possono apportare all'economia del nostro paese.

Per parte loro, i sottosegretari per i trasporti e i lavori pubblici, davanti alle Commissioni riunite trasporti e lavori pubblici, si sono sforzati di dimostrare che il provvedimento aveva carattere talmente limitato che non valeva neppure la pena, da parte dei de-

putati comunisti, di cincischiare lungamente, pretendendo esami, valutazioni, giudizi, confronti e dati. Però, nel momento in cui si è superato lo scoglio delle Commissioni riunite, anche da una parte di coloro che hanno votato a favore della proposta di legge si arriva ora in quest'aula a constatare quanto in Commissione si era negato. Lo stesso onorevole Bima ha qui sostenuto che questo provvedimento è una esplicita e chiara premessa di quella che deve essere la politica economica da seguire nel campo dei trasporti. Quindi, delle due l'una: o la maggioranza, che in sede di Commissioni riunite sostenne certe tesi, « bluffava » in quel momento; oppure essa in pochi giorni ha scoperto che il problema ha dimensioni molto più vaste di quanto inizialmente diceva di ritenere.

Prendo comunque atto con soddisfazione della conferma che viene data alla giustizia della posizione assunta dal gruppo comunista e dal P.S.I.U.P. in sede di Commissioni riunite (Trasporti e Lavori pubblici); e con altrettanta soddisfazione rilevo che il disegno dei membri della maggioranza, tendente nelle due Commissioni riunite a negare valore di scelta orientativa a questo aspetto del problema dei trasporti secondo quanto da noi era stato prospettato, sta fallendo.

Credo perciò che lo stesso Governo — qui rappresentato dal sottosegretario Mannironi — non possa non darci lealmente atto che la nostra richiesta di remissione in aula trascendeva, come trascende, il singolo problema del carico assiale, per investire quello molto più vasto ed importante di tutta la politica dei trasporti e delle scelte conseguenti.

Anche se ciò può fare dispiacere a coloro che hanno sostenuto il contrario in Commissione, emerge ormai con chiarezza che il provvedimento non può più essere varato alla chetichella, come cosa da poco conto, ma soltanto dopo averne messo in evidenza l'importanza e le implicazioni.

Debbo sottolineare tra l'altro — e ciò mi sembra utile ai fini di quello che potrà accadere questa sera o nei prossimi giorni — lo strano comportamento del Governo, nonché degli stessi parlamentari della maggioranza governativa, che nelle Commissioni riunite hanno dato l'assenso a questa proposta di legge, nonostante ben conoscessero il contenuto del documento elaborato da una commissione interministeriale presieduta dal vicepresidente del Consiglio.

Ricordo che nelle Commissioni riunite il gruppo comunista, purtroppo, fu il solo a fare

eco ai giudizi che i sindacati interessati si erano premurati di esporre a numerosi parlamentari e a sostenere l'esigenza di conoscere quali sarebbero state le implicazioni dell'aumento del carico assiale e in che modo si intendesse affrontare il problema dei trasporti in generale. Si rispose picche. Ricordo persino i segni di insofferenza dei rappresentanti del Governo e di non pochi colleghi della maggioranza, come a significare che le nostre richieste di chiarimenti erano una specie di eresia, un voler far perdere inutilmente del tempo prezioso, tutto essendo chiaro, tutto essendo a posto, inutili e superflui essendo persino i nostri richiami al capitolo XI del programma di sviluppo quinquennale elaborato dal Governo e le citazioni di parti del decreto conclusivo del comitato Nenni.

Il richiamo a questa esperienza mi sembra opportuno, perché non so ancora quale sorte avrà questo provvedimento, non conoscendo ancora le posizioni che il Governo assumerà di fronte al contributo di opinioni, di idee e di giudizi fornito da non pochi colleghi della stessa maggioranza in questo dibattito. Credo per altro che sarebbe tempo perso, almeno da parte mia, macerarmi nella ricerca dei motivi dello strano comportamento del Governo e della sua maggioranza nelle Commissioni riunite, che presumo debbano ricercarsi in scelte nell'intimo non condivise, ma ufficialmente subite perché fatte « in alto », anche al di fuori dello stesso Governo. Penso sia saggio da parte dei colleghi della maggioranza non contestare questa ipotesi, in quanto probabilmente anche alcuni di loro si sono sentiti dire perfino da uomini di governo che questi non sapevano niente circa le implicazioni e il significato del provvedimento fino a cinque o sei giorni fa; come se con tale affermazione di ignoranza potessero essere assolti uomini che non solo fanno parte del Governo, ma hanno anche responsabilità specifiche nel settore.

Si tratterebbe di aprire qui una discussione di merito sul tipo di coordinamento all'interno del Governo; ma in questo momento mi interessa di più rilevare che stiamo discutendo qui sapendo che, al di fuori del Parlamento, autorevoli personalità del Governo hanno assunto impegni precisi. Mi riferisco alle dichiarazioni fatte dal Presidente del Consiglio al salone dell'automobile di Torino. A quanto hanno riportato giornali collegati ai « grandi » della strada, l'onorevole Moro ha assunto l'impegno di fare approvare questo provvedimento entro il corrente anno, in ciò seguito dal ministro dell'industria senatore Lami Starnuti, il quale si è sentito in diritto di assicurare i

grandi autotrasportatori che continuerà ad operare con rinnovato impegno per il raggiungimento dell'obiettivo che sta loro a cuore, e che non si limita a quanto contenuto nella proposta di legge al nostro esame. Dall'onorevole Bima abbiamo infatti appreso che questo è soltanto un primo passo: la revisione dei pesi per asse dovrà essere seguita da quella delle dimensioni degli autotrasporti, ecc.

Perciò, anche ammesso che alcuni uomini di Governo e della maggioranza non conoscessero gli effetti negativi moltiplicatori che questa proposta di legge comporterebbe per tutto il settore dei trasporti, devo ritenere che gli altri ciò sapessero. Ma, indipendentemente da tutto questo, che cosa hanno fatto, che cosa stanno facendo coloro che « ignoravano », quando sono venuti a conoscenza del reale contenuto della proposta di legge? Perché non intervengono ora nel dibattito? Probabilmente essi hanno scelto la strada del silenzio, convinti — a torto — di essere ormai impotenti di fronte alle pressioni che dall'alto e dall'esterno vengono esercitate sul contenuto del provvedimento che stiamo esaminando.

E a questi che mi rivolgo; e ad essi, per cercare di aiutarli a scrollarsi di dosso ogni forma di rassegnato torpore, voglio porre nuovamente quelle domande che il gruppo parlamentare comunista ha posto in sede di Commissioni riunite.

Fino ad oggi il Governo (specialmente una parte di esso) ha tenuto a sottolineare con dovizia di argomenti la forza rivoluzionaria di una programmazione economica democratica, e nello stesso tempo l'effetto dirompente, in termini di moltiplicazione della democrazia, dell'attuale tipo di collaborazione realizzata con i sindacati ferroviari nella elaborazione della riforma delle ferrovie statali.

Ebbene, cosa si legge nel programma quinquennale se non che l'espansione del traffico stradale deve essere effettuata « rispettando però i limiti della convenienza economica dei vari tipi di trasporto »; che « lo sforzo per dotare l'Italia di una grande rete autostradale va corretto per ovviare al pericolo di spingere oltre i limiti economici la concorrenza alle ferrovie », e che necessita « evitare anche il dirottamento del traffico ferroviario verso quello stradale, soprattutto per ciò che concerne le merci »?

Si aggiunga in proposito quella parte del documento Nenni — che è frutto del lavoro di sei mesi di un gruppo di ministri, di sottosegretari e di sindacalisti — in cui si afferma che occorre specializzare le ferrovie dello Stato, specie per il trasporto delle merci. Ebbene,

ecco la prima domanda: quale valore concreto hanno per il Governo e la sua maggioranza quelle parti che ho citato del programma quinquennale e del documento Nenni? Partendo dall'esperienza fatta con quella collaborazione fra Governo e sindacati dei ferrovieri, nel documento Nenni si afferma che bisogna « creare un nuovo rapporto fiduciario fra Governo, aziende e sindacati, nello spirito che la Costituzione assegna al lavoro ed ai lavoratori ». Il giornale *Avanti!*, per parte sua, nell'esaltare questo tipo di collaborazione con i sindacati, afferma che « si è inteso così instaurare un rapporto dialettico nuovo, che rientra del resto nello spirito della politica di programmazione ». Non v'è dubbio — si aggiunge — che « questo rapporto ha bisogno di una maggiore e capillare articolazione, partendo dalla convinzione che ai sindacati spetta un ruolo di protagonisti nella storia moderna ».

Quindi ripeto la domanda: quale utilità mai si può ricavare da una collaborazione che i sindacati auspicano senza limite alcuno, ma ai cui risultati da parte del Governo non si attribuisce alcun valore? Se non occorre molto acume per comprendere che non è questo il tipo di collaborazione per cui si vanno battendo da anni i sindacati, è ancora più facile intuire che essi matureranno ancora più saldo il convincimento di potere e dovere contare non tanto sulla comprensione del Governo, quanto piuttosto sui rapporti di forza che nel settore dei trasporti essi potranno determinare a sostegno della priorità della gestione pubblica nei confronti della privata e della prevalenza del trasporto collettivo su quello individuale.

Proprio per ciò, nel momento in cui Governo e maggioranza manifestano l'intendimento di mandare al macero il documento Nenni, voglio sottolineare che, se vi è un punto positivo (almeno per quella parte dei lavoratori delle ferrovie con la quale ho contatti e rapporti) della relazione Nenni, per altro gravemente difettosa e carente, è pur sempre quello in cui si afferma che non si può continuare con provvedimenti settoriali, disarticolati. Infatti, non è pensabile si possano trarre benefici da una riforma aziendale che non sia un contesto di ammodernamenti della vigente legislazione in materia di trasporti, che tendano a specializzare i vari mezzi di trasporto, dando ad ognuno di essi una competenza che poggia su una razionale valutazione di complessiva convenienza economica.

Condivido in proposito il commento apparso sull'*Avanti!* del 1° agosto scorso, secondo il quale « non è giusto che perduri ancora

a lungo la situazione attuale, quella cioè caratterizzata dalla profonda contraddizione tra i vincoli e gli oneri posti alle ferrovie e la troppo larga misura di liberalismo in cui viene lasciato il settore dell'autotrasporto ». E aggiungeva il quotidiano socialista che proprio recentemente negli Stati Uniti il presidente Johnson ha praticamente sostenuto l'opportunità che « chi profitta delle infrastrutture pubbliche deve coprire almeno una parte dei loro costi ». In proposito mi domando che cosa ancora aspetti il Governo ad approntare gli strumenti per dar vita ad un conto economico nazionale dei trasporti, conto che, se esistesse, spazzerebbe via la possibilità di ogni giudizio soggettivo circa la convenienza economica complessiva dell'un mezzo di trasporto nei confronti dell'altro e non consentirebbe l'assunzione di posizioni oggettivamente contrastanti con gli interessi nazionali e quindi con le esigenze della collettività, così come lo sono quelle sostenute dai partigiani della legge che stiamo discutendo.

Il fatto è che si ha paura della verità oggettiva sul costo dei vari mezzi, tanto più che diverrebbe ancora più difficile comprendere sia la posizione del Governo, sia quella di un partito che all'interno del Governo assume un atteggiamento e sulla stampa ne assume uno diverso, sia la posizione di parlamentari dirigenti sindacali che, in concreto, non si oppongono a proposte di legge che contrastano con gli atteggiamenti precedentemente assunti a livello di partito o di sindacato. Se si crede in quello che si scrive, si deve agire conseguentemente. È stato il giornale di un partito di governo a scrivere che « il rilancio della ferrovia in tutto il mondo è una realtà di questi ultimi anni. È un'ora, questa, decisiva per la ferrovia; bisogna che essa sia pronta per affrontarla, e lo potrà essere nella misura in cui si coordineranno i vari mezzi di trasporto riequilibrandone le strutture ». Nel documento del comitato interministeriale si legge poi: « Occorre promuovere gradualmente una diversa ripartizione dei traffici tra strada e ferrovia, orientando verso ciascuno dei sistemi con opportune misure le correnti di traffico per le quali sono rispettivamente più economici: verso la ferrovia quelli pesanti e a lunga distanza, verso la strada gli altri ».

Ebbene, va anzitutto rilevato che dal momento in cui è stato presentato il piano di programmazione ed il comitato Nenni ha concluso i suoi lavori, gli unici atti di rilievo che si sono sinora avuti sono questa proposta di legge ed il bilancio delle ferrovie per il 1966, su cui tra poco tornerò brevemente.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

In verità non mi sento di affermare che il documento Nenni sia limpido e chiaro. Ho apprezzato lo sforzo fatto dal presidente di quel comitato per tentare di conciliare capre e cavoli: così facendo, però, egli probabilmente non si è reso conto che, tentando di conciliare l'inconciliabile, si dava motivo di interpretare quel documento a seconda della collocazione in cui si poneva il lettore di esso. Tuttavia la relazione Nenni, pur non soddisfacendo la richiesta del sindacato ferrovieri affiliato alla C.G.I.L. (e cioè che la politica dei trasporti si impigni sulla priorità della gestione pubblica nei confronti di quella privata e sulla prevalenza del trasporto collettivo su quello individuale), afferma due criteri che a me sembrano importanti nella misura in cui ad essi il Governo si ispiri nella sua azione e nei suoi interventi.

Nel documento Nenni si dice in primo luogo che, per riuscire a dare una dimensione economicamente conveniente per il paese ai vari mezzi, necessita, tra l'altro, « la parificazione delle condizioni di partenza dei due sistemi fondamentali: strada, rotaia ». In secondo luogo si dice che occorre rivedere « le dimensioni e i pesi degli autoveicoli stradali », avendo presente « i forti oneri che la circolazione pesante induce ». È implicito che a quest'ultima formulazione, per quanto involuto sia il documento Nenni, non si può dare un significato opposto, considerato che il punto di partenza del riconoscimento della necessità di quella revisione è il forte onere che la circolazione pesante comporta per la collettività.

Dopo queste ed altre affermazioni contenute in documenti governativi, quali sono gli atti ai quali avete dato o state per dar vita? Trascuro per brevità il tipo di ripartizione che si fa fra autostrade, strade e ferrovie, anche se questo tipo di ripartizione non mi pare contribuisca fra l'altro a parificare le condizioni di partenza dei vari mezzi di trasporto. Ma vi è di più: sapete qual è il contenuto del progetto di bilancio 1966 per le ferrovie? Nel momento in cui lo Stato, per nostra decisione, investe miliardi per acquistare automotrici, locomotori, carri e vetture, che, appunto perché moderni, hanno una maggiore capacità di trasporto ed una più alta velocità, si taglia il bilancio stesso nella voce « manutenzione ordinaria e corrente delle ferrovie », cioè nella manutenzione delle opere che mantengono allo stesso livello di efficienza la « strada » della quale le ferrovie si servono.

Mi domando come sia possibile condividere simili orientamenti e trarre vantaggio da scelte di questa fatta. Al riguardo tenete presente

che non è valso neppure il parere del consiglio di amministrazione, il quale a maggioranza ha deciso di rigettare il progetto elaborato dal Governo per il bilancio dei trasporti 1966 e, sempre a maggioranza, ha giudicato controproducente questo taglio. Nonostante ciò, il Governo propone nel progetto di bilancio 1966 il taglio di circa 30 miliardi sulla voce « manutenzione ordinaria » delle ferrovie. Quindi, nel momento in cui si parla di parificazione delle possibilità dei vari mezzi, si opera per allontanare e non per facilitare un avvicinamento delle diverse condizioni di partenza della ferrovia e dell'autotrasporto.

In questo contesto si colloca il problema al nostro esame: si riconoscono i troppo forti oneri che derivano alla collettività per la circolazione del trasporto pesante su strada, si riconosce la necessità di far confluire più merci dalla strada alla ferrovia e si arriva a caldeggiare l'aumento del carico assiale dell'autotrasporto.

A questo punto mi pare evidente che la proposta più saggia sia quella sostenuta dal gruppo parlamentare comunista e, ora, anche da una parte dei parlamentari della maggioranza. A meno che il Governo, per voce dell'onorevole Mannironi, non convenga con la posizione dell'onorevole Bima il quale ha, in sostanza, anticipatamente risposto a questi richiami al documento Nenni, ricordandoci che « per fortuna quello è soltanto un progetto ».

Aggiungerò che poco fa un autorevole collega, che ieri ha sostenuto vivacemente questa proposta di legge, contestava il mio richiamo al capitolo XI del progetto di programmazione nazionale con queste parole: « Non parlarci di programmazione! Chi è disposto a credere che questa programmazione verrà? ». Se questa è in effetti l'opinione del Governo e della sua maggioranza, c'è da chiedersi se avevano tutti i torti quei ferrovieri che guardavano con prevenzione alla costituzione del comitato interministeriale presieduto dall'onorevole Nenni.

Il Governo allora si presentò ai ferrovieri dicendosi non contrario all'esigenza di affrontare un riassetto delle loro retribuzioni, anche se considerava necessario affrontarlo nel contesto di una revisione della riforma, per definire la quale dette vita a quel comitato.

In quei giorni, verso la fine del dicembre del 1964, non pochi ferrovieri, i quali ben ricordavano i dolorosi precedenti di altri comitati che avevano studiato analoghi progetti di riforma che poi erano finiti accantonati in qualche scaffale del Ministero, sostennero che

l'iniziativa del Governo di dar vita a quel comitato per la riforma era un mero accorgimento per ingannare ancora una volta i lavoratori delle ferrovie. Altri sostenevano che l'iniziativa di costituire quel comitato era un ennesimo espediente per impelagare i sindacati in una nuova e interminabile discussione il cui unico effetto sarebbe stato quello di varare un nuovo progetto di riforma che avrebbe fatto la fine degli altri, con la conclusione che in questo modo il Governo avrebbe rinviato ancora di molti mesi la soluzione del problema del riassetto retributivo.

Abituato come sono a valutare gli uomini per quel che fanno, e quindi a rifuggire da ogni processo alle intenzioni, contrastai allora le opinioni di quei non pochi ferrovieri che prima ho ricordato, ed ancora oggi auspico che le loro preoccupazioni possano essere fugate quanto prima.

Invito pertanto la maggioranza a meditare sulle ragioni della nostra opposizione a questa proposta di legge e su quelle espresse da colleghi della maggioranza. Né potete illudervi di riuscire a creare una contrapposizione fra lavoratori delle varie industrie di trasporto. Sbagliereste anche se pensaste di poter contare sulla rassegnata passività dei lavoratori del settore dei trasporti in generale e dei 240 mila lavoratori delle ferrovie dello Stato.

Non credo vi possa sfuggire il fatto che in questo frangente i più grandi sindacati che operano nel settore dei trasporti e delle ferrovie hanno su queste questioni posizioni convergenti e pressoché analoghe. Respingendo ogni tentativo di presentare questi lavoratori come prigionieri di concezioni corporativistiche e settoriali, voglio in proposito sottolineare quanto sia significativa l'unità di vedute realizzatasi in questi giorni nella categoria dei ferrovieri. Particolarmente significative le posizioni dei sindacalisti della S.A.U. F.I., alle quali più autorevolmente di me si è già richiamato il collega Armato, nel suo intervento fatto a nome della C.I.S.L. al quale mi auguro facciano seguito analoghi interventi di colleghi a nome della U.I.L.

Anche a voi, colleghi della maggioranza, sarà infatti arrivato un documento della U.I.L.-Ferrovieri nel quale si richiama la nostra attenzione sul fatto che la proposta di legge attualmente in discussione, se approvata, « annullerebbe di fatto la vocazione delle ferrovie per il traffico pesante e aggraverebbe, consolidandola, l'attuale antieconomica e irrazionale ripartizione dei traffici, che è una delle cause primarie dell'attuale situazione critica delle ferrovie e dei trasporti ».

Non meno significativa l'affermazione della C.I.S.L.-Ferrovieri, secondo la quale la proposta di legge in esame « costituisce motivo di sorpresa e di rammarico per tutti coloro che sono interessati a dare al settore dei trasporti in Italia la massima efficienza e il più concreto legame con gli interessi generali del paese, perché peggiora l'attuale improduttiva e inefficiente distribuzione dei traffici ».

È appunto perché convinto della giustizia di queste considerazioni che rinnovo l'invito alla maggioranza di accettare la proposta di accantonare questo provvedimento per poter discutere della questione insieme e nel contesto della programmazione nazionale e della riforma dell'azienda ferroviaria.

Nel rivolgervi questo invito, colleghi della maggioranza, sento il dovere di affermare che ove questo appello rimanga inascoltato, non potete illudervi che i lavoratori dei trasporti possano seguire l'esempio rinunciatorio offerto dal silenzio di quanti, pur appartenendo alla maggioranza, nell'ambito delle due Commissioni riunite, hanno contribuito a far sì che l'esame della proposta di legge fosse rimessa all'aula; o che i lavoratori delle ferrovie statali possano seguire l'esempio di quanti in questo dibattito hanno finora preferito tacere, pur condividendo le nostre valutazioni e apprensioni.

Nel decidere, tenete presente che se questa proposta di legge dovesse essere approvata, i lavoratori dei trasporti e in primo luogo i ferrovieri sapranno intraprendere le iniziative e sviluppare le azioni sindacali idonee per imporre una rimediazione su tutta la materia dei trasporti nel contesto di un esame globale dei trasporti e delle specializzazioni da assegnare ad ognuno dei settori che in questo campo operano. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Delfino. Ne ha facoltà.

**DELFINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, avrei voluto aggiungere solo alcune brevi considerazioni a quelle già svolte ieri dal mio collega di gruppo onorevole Servello, ma alcuni interventi di colleghi della maggioranza mi inducono a fare una serie di rilievi sulla singolare situazione politica che si è determinata.

Intanto, mi sembra molto strano che la Camera sieda e discuta di una proposta di legge quando vi è in atto una evidente crisi ministeriale, dal momento che il ministro degli esteri ha dichiarato di non essere d'ac-

cordo, addirittura di non essere a conoscenza di alcune scelte importanti fatte dal Governo in tema di politica estera. Un ministro degli esteri si attivizza contro la disseminazione delle armi atomiche, e si viene poi a sapere che le armi atomiche sono già notevolmente disseminate; un Presidente del Consiglio va a Torino a fare certe dichiarazioni sull'approvazione di una determinata legge, o comunque sulla volontà del Governo, e quindi della sua maggioranza, di approvare certe proposte di legge, e si sentono poi — come è avvenuto stasera — deputati della maggioranza esprimersi contro le proposte medesime. Veramente ci troviamo di fronte a una situazione stranissima.

A rendere ancor più strana questa situazione contribuiscono notevolmente i parlamentari comunisti, i quali vorrebbero che anche l'esame di questo problema fosse rinviato, allo stesso modo come, nella politica del Governo, si rinvia una serie di problemi importantissimi.

Vorrei ricordare ai parlamentari comunisti, che chiedono il rinvio di questo provvedimento in nome della programmazione, che se il Parlamento avesse dato ascolto agli impegni del centro-sinistra sulla programmazione non avrebbe nemmeno approvato il piano decennale delle ferrovie per 1.500 miliardi. Ricordo benissimo che il Governo Fanfani ai primi di marzo del 1962 dichiarò che tutto sarebbe stato impostato in termini di programmazione, che nessuna spesa, nessuna iniziativa si sarebbe potuta assumere al di fuori del contesto della programmazione. Ed il ministro La Malfa disse pressappoco le stesse cose.

Dopo poche settimane, proprio alla fine di marzo o ai primi di aprile del 1962, il Parlamento discusse ed approvò, invece, il piano decennale per le ferrovie che, almeno stando ai principi, si collocò fuori della dichiarata programmazione. Perché tutto questo? Innanzi tutto perché questo piano del centro-sinistra, per definizione degli stessi autori, è un piano scorrevole ed elastico. Questi sono gli attributi più importanti del piano. Non abbiamo ancora capito se sarà indicativo, imperativo, conoscitivo: sappiamo solo che è scorrevole, ma in senso particolare, nel senso cioè che esso è destinato a scorrere ogni anno. Il primo piano era previsto per il 1962-1967, poi ha cominciato a scorrere: 1963-1968, 1964-1969 ed ora finalmente siamo giunti all'ultimo scorrimento della serie. Il piano scorre, va avanti e noi stiamo fermi, cioè non si attua niente.

Così i comunisti sostengono che anche il provvedimento sottoposto ora al nostro esame debba essere rinviato al piano e credo che la loro richiesta, non per la questione in sé, ma come impostazione, sia sbagliata: ne ho chiarito prima i motivi.

È naturale che la politica dei trasporti possa e debba essere sottoposta a critica; ma non è questo il punto. Noi infatti non crediamo che la critica dei comunisti sia fatta nella direzione giusta perché ogni critica, se vuol essere fondata, deve operare nell'ambito di una realtà e non nel campo delle velleità. Ora qual è la realtà odierna? Che noi siamo inseriti nel mercato comune europeo; ed è evidente — crisi permettendo, De Gaulle permettendo, circostanze permettendo — che dobbiamo adeguare la nostra politica anche per quanto riguarda i trasporti alla realtà postulata da questa comunità economica.

La critica quindi deve se mai appuntarsi contro il Governo che non ha saputo o voluto adeguarsi tempestivamente alle conseguenze imposte dalla realtà, appunto, del mercato comune, onde appare del tutto evidente prima ancora di entrare nel merito della questione che gli strali della critica comunista sono palesemente fuori bersaglio. A volte, però, quando i comunisti vogliono fare dei buoni interventi, vi riescono egregiamente. Ricordo che anni fa un deputato comunista, l'onorevole Barca, strinse in una critica serratissima il Governo. Ma perché quella critica risultò tanto efficace? Perché egli contestò al Governo di non avere adeguato le nostre strutture produttive in modo da reggere alla concorrenza del mercato comune europeo. Ora ci troviamo proprio nel caso di una direttiva della C.E.E. L'onorevole Foderaro, autorevole deputato della maggioranza, ci ha detto ieri che fin dal maggio 1960 si era accorto, partecipando ad alcune riunioni a Bruxelles, che la nostra legislazione era carente, che i nostri autotrasporti erano in condizioni di inferiorità rispetto a quelli degli altri paesi e che quindi bisognava adeguare la nostra legislazione. Ha aggiunto che, siccome il codice della strada era stato approvato da poco tempo, non aveva voluto intervenire subito. Perciò si interviene oggi, con cinque anni di ritardo e dopo la direttiva della C.E.E. del 9 marzo di quest'anno.

Questa è la critica che noi rivolgiamo al Governo. Al punto in cui siamo, riteniamo che, anche se con ritardo, la proposta di legge debba essere rapidamente approvata.

L'altra critica comunista, basata sulla constatazione di un rapporto abnorme — abbia-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

mo sentito un'altra volta le cifre — tra trasporto su strada e trasporto su rotaia nei confronti degli altri paesi della C.E.E., non ha assolutamente alcun senso. Crediamo che il trasporto su strada si sia sviluppato per deficienza del trasporto ferroviario, che non sia stato il primo a mettere in crisi il secondo, ma il mancato adeguamento dei trasporti ferroviari. Se il piano decennale per le ferrovie, invece di essere impostato nel 1962, fosse stato impostato dieci anni prima, forse non si sarebbe giunti alla situazione attuale. Pensare di sanare la situazione delle ferrovie colpendo il trasporto su strada, è assurdo. Il ragionamento dei colleghi comunisti è questo: siccome vi è una crisi nel settore ferroviario, non potenziamo il trasporto su strada. Ma allora mettiamo in crisi tutto il settore dei trasporti, avremo un aumento dei costi di trasporto e quindi anche dei prezzi, in quanto le materie prime devono arrivare alle fabbriche e il prodotto lavorato deve essere distribuito.

Il fatto che all'estero il trasporto ferroviario abbia dimensioni maggiori non è un argomento contro la difesa e lo sviluppo del trasporto su strada. Anzi, vi è il pericolo che le ditte autotrasportatrici di altri paesi del M.E.C., compresse o comunque limitate da una potenzialità maggiore del settore ferroviario, rivolgano ancora di più la loro attenzione verso il mercato italiano, ove eventualmente la nostra industria fosse messa in condizioni di difficoltà.

Ho sentito poco fa criticare tutta la politica delle autostrade e della motorizzazione. Desidero rilevare che ormai si tratta di scelte irreversibili, che non si può tornare indietro. E il piano autostradale deve essere portato avanti e completato in tutte le regioni. Occorre perciò provvedere a finanziare non solo l'autostrada della Calabria, come si è preoccupato di fare alcuni giorni fa il ministro calabrese dei lavori pubblici, ma tutto il piano autostradale, in modo da soddisfare anche quelle regioni che non riescono ancora a vedere completata l'autostrada. Quindi è evidente che si tratta di una scelta di fondo, che fanno i comunisti, contraria a questo sviluppo delle strade e quindi del trasporto su strada. Ma non è questo il sistema per risolvere le sorti delle ferrovie dello Stato: non si può aiutare le ferrovie colpendo il settore stradale.

Ecco perché riteniamo che queste critiche non abbiano alcun fondamento e che il ritardo con cui si discute questo provvedimento debba essere per lo meno alleviato dalla rapidità con cui dovrà essere approvato.

Non è possibile, signor Presidente, rinviare la discussione di un provvedimento che è stato proposto dalla stessa maggioranza solo perché rappresentanti della maggioranza si schierano contro il provvedimento e ne chiedono il rinvio. Il Governo deve dichiararsi pronto a giungere ad una conclusione del dibattito: non è possibile che il Presidente del Consiglio vada a Torino a fare un certo discorso e, poi, che il suo Governo assuma un atteggiamento contrastante con gli impegni assunti.

Noi auspichiamo la rapida approvazione di questo provvedimento perché riteniamo che esso permetterà di giungere anche ad una diminuzione del costo del trasporto su strada. Infatti due sistemi permettono la diminuzione del costo del trasporto: l'aumento della velocità o quello del carico. Non esistono altre possibilità a meno che il Governo non voglia ritoccare il prezzo della benzina. Ma non crediamo che questa sia la sua intenzione, angosciato come esso è dalla ricerca di nuovi mezzi finanziari, tanto è vero che si rivolgerà anche al mercato finanziario libero per sostenere le sue iniziative. Tanto meno è possibile immaginare un ritocco delle entrate fiscali.

Dicevo che uno dei mezzi per diminuire il costo dei trasporti è rappresentato dall'aumento della velocità degli autoveicoli, ma esso non è possibile perché comporterebbe l'aumento della pericolosità e quindi del numero dei morti sulle nostre strade. L'aumento della portata è possibile in via tecnica e questo testo unificato contiene norme che, soddisfacendo alle esigenze nazionali, permettono di collocare il nostro sistema di trasporti su strada non solo al livello di quello dei paesi del mercato comune, ma di tutti i paesi europei. Inoltre l'aumento dei pesi, come proposto dal provvedimento in esame, facilita, a nostro avviso, l'orientamento dei trasportatori, consente la possibilità di usare veicoli senza rimorchio ed infine permette l'aumento della capacità totale del trasporto presso a poco del 40 per cento. Quindi è lecito aspettarsi che in circolazione vi saranno meno autotreni e nello stesso tempo meno veicoli perché, aumentando le possibilità di portata ed essendo sempre quelle le merci da trasportare, è evidente che l'unica benefica conseguenza non potrà essere che questa. Inoltre l'aumento del 40 per cento della capacità di trasporto potrà costituire un contributo allo snellimento della circolazione stradale.

Non è vero che l'aumento della portata comporterà un aumento del traffico degli au-

tomezzi in genere perché, aumentando la portata, ed essendo sempre la stessa la quantità delle merci da trasportare, il numero dei mezzi in circolazione sarà inferiore.

Contestiamo inoltre che l'aumento della portata possa incidere sensibilmente sulla usura delle strade. È necessario che le strade siano costruite bene perché è evidente che se esse vengono costruite come certi tratti dell'« autostrada del sole », basta la rugiada o qualche lieve pioggia per rovinare il manto stradale. Se le autostrade vengono costruite con serietà, se si evita di licenziare il direttore dell'« Anas » perché non ha invitato una ditta appaltatrice a mantenere i suoi impegni (come abbiamo letto in una lettera, pubblicata, di un ministro dei lavori pubblici), se cioè si fanno le cose regolarmente e con serietà, crediamo che non si dovranno lamentare inconvenienti.

Non è quindi questo che ci deve preoccupare anche perché indubbiamente si aumenterà la portata, si giungerà anche ad un aumento della sezione delle gomme con gli stessi carichi specifici per unità di superficie. D'altronde questi non possono superare determinati limiti indicati dal codice della strada e ribaditi in questa legge: 8 chilogrammi per centimetro quadrato. Quindi non vediamo il motivo di queste preoccupazioni.

L'aumento del carico assiale in questo senso ci sembra sia senz'altro valido.

Crediamo anche che lo stesso Ministero dei lavori pubblici e l'« Anas », nell'esprimere il loro parere, abbiano valutato l'incidenza reale di questo peso e non se ne siano eccessivamente preoccupati.

Ma il provvedimento secondo noi ha anche un altro contenuto economico; perché, consentendo di ridurre i costi di esercizio, permetterà alle imprese di trasporto di procedere al rinnovamento del parco da lungo tempo forzosamente trascurato per mancanza di mezzi e per l'incertezza legislativa. Con il rinnovo del parco si avrà lavoro per l'industria e maggiore sicurezza nella circolazione, conseguibile con l'impiego di veicoli nuovi, moderni e più efficienti.

Dobbiamo però preoccuparci dei riflessi sul parco circolante, che non potrà essere immediatamente rinnovato, in gran parte in possesso di aziende artigianali e di « padroncini ». È auspicabile che, apportate le necessarie modifiche ai veicoli circolanti, la portata di quelli riconosciuti tecnicamente idonei venga aumentata al fine di attutire il notevole divario tra vecchie e nuove portate.

A proposito del parco circolante ieri l'onorevole Bima ha osservato che il testo della Commissione prevede norme transitorie per i veicoli che superano, costituiti in treno, i 380 quintali, mentre nulla prevede in ordine ai circolanti che come veicoli singoli hanno pesi complessivi inferiori ai nuovi limiti (cioè il 2 assi da 140 quintali passa a 190, il 3 assi ed oltre da 180 e 220 a 260). Il sottosegretario Mannironi lo ha interrotto annunciando un emendamento nel senso da lui richiesto. Però questo emendamento risulta limitato ai treni di peso superiore a 380 quintali. Evidentemente le norme del vigente codice e del regolamento di esecuzione sono state ritenute sufficienti alla emanazione di disposizioni amministrative in tutela del parco circolante di peso inferiore. Temiamo però che la complessità ed il numero delle operazioni di collaudo possano ritardare il pronto adeguamento del parco circolante. In tale senso attendiamo una assicurazione da parte del Governo.

Ma attenderemmo anche una risposta nel senso di una volontà di arrivare all'approvazione di questa legge, e quindi di non procrastinarla e di tener fede a certi impegni che sono stati presi. Questo è un Governo che nella sostanza non ci sembra lavori molto e che tiri, come si suol dire, a campare.

MAGRI, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. È invece un Governo che lavora.

DELFINO. Ci eravamo preparati a fare l'ostruzionismo sulle leggi regionali: le avete rinviate, cosa che ci fa piacere anche se di tanto in tanto dichiarate il vostro impegno per l'attuazione delle regioni. Dunque, sui grandi problemi usate la tecnica del rinvio. Non vogliate rinviare però l'adozione di un provvedimento modesto come può essere questo, ma che risulta importante per certe categorie e per l'economia generale del paese, in quanto rende possibile, attraverso la diminuzione dei costi, quella dei prezzi.

Noi auspichiamo pertanto che questo provvedimento sia rapidamente approvato dalle Camere.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baldani Guerra. Ne ha facoltà.

BALDANI GUERRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge relativa alle modifiche degli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

per i veicoli da trasporto, oggi all'esame del Parlamento, rappresenta un adeguamento tecnico a quanto già attuato o in via di attuazione nei paesi del mercato comune europeo, e corrisponde all'articolo 2 della direttiva della Comunità economica europea n. 3 del 9 marzo 1965. Il provvedimento esula, per altro, dall'ambito strettamente tecnico, per investire il settore dei trasporti in linea assoluta e generale: si tratta di un provvedimento anche politico, così come ha affermato il collega Armato nel suo intervento. La discussione e l'approvazione della proposta di legge non possono quindi prescindere, a nostro avviso, dal serio e approfondito studio sulla situazione dell'intero settore dei trasporti che è stato compiuto sotto la direzione del vicepresidente Nenni. Riteniamo pertanto che l'approvazione del progetto di legge, nel momento attuale, quando ancora non sono stati concretati i provvedimenti conseguenti agli studi fatti, avrebbe soltanto ripercussioni negative, difficilmente rimediabili in futuro, sia nel settore della viabilità, sia in quello ferroviario, che registra un insoddisfacente andamento del traffico merci. Mi pare infatti che uno degli oratori che mi ha preceduto abbia affermato che la riduzione del traffico merci negli ultimi anni sia dell'ordine del 30 per cento circa.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non è esatto.

BALDANI GUERRA. La proposta di legge può ricevere approvazione soltanto se inquadrata in una prospettiva di interesse generale e collegata con i futuri provvedimenti intesi a un più efficiente ordinamento dell'intero settore dei trasporti. Infatti, isolatamente dall'anzidetto contesto, avrebbe solamente l'effetto di squilibrare ancora di più, e in modo grave, il settore del trasporto merci a tutto favore della strada, con conseguente danno per il mezzo ferroviario e per la viabilità e sicurezza stradale.

Noi riteniamo infatti che l'adozione di soluzioni tecniche ottimali, e per quanto riguarda i mezzi adibiti al trasporto merci su strada, e per quanto riguarda il sistema viario, sia da favorire incondizionatamente proprio e soltanto là dove esiste un efficiente coordinamento dell'intero settore dei trasporti. È ovvio che, in tale ipotesi, le modifiche migliorative, che possono venire portate ai vettori stradali, non vanno a discapito degli altri mezzi di trasporto, in quanto operano con effetti compensativi altri elementi, e cioè: il non facile accesso al mercato del trasporto delle merci per conto di terzi; il contingentamento

dei permessi di libera circolazione; la parità nei costi delle infrastrutture; le tariffe pubbliche e controllate; la limitazione delle distanze e l'obbligatorietà dei percorsi; la gamma definita delle merci ammesse e il tonnellaggio complessivo nazionale del trasporto su strada. Un razionale coordinamento dei trasporti comporta tali conseguenze con decisioni responsabili e corrispondenti agli interessi generali.

Ed è questo il caso della Francia e della Germania, che, proprio perciò, hanno già adottato (Francia) o si accingono ad adottare (Germania) vettori stradali con maggiori capacità di trasporto, senza altre preoccupazioni al di fuori di quelle di carattere tecnico e di quelle relative alla sicurezza del traffico. Ma qui in Italia, dove il trasporto delle merci su strada si svolge in un regime di liberismo pressoché assoluto, la situazione assume i caratteri che altri colleghi hanno indicato e che io voglio sottolineare: indiscriminato accesso al mercato; tariffe lasciate alla libera contrattazione; mancata determinazione dell'orario di lavoro per gli addetti al settore; nessuna limitazione circa le distanze e l'obbligatorietà dei percorsi; nessuna limitazione merceologica, ad eccezione dei rottami di ferro, che solo le ferrovie possono trasportare; libertà assoluta sul tonnellaggio complessivo trasportabile; contributi ai costi delle infrastrutture notevolmente inferiori a quelli che risulterebbero se si procedesse ad una più equa distribuzione degli oneri tra gli utenti della strada. Mentre, infatti, in Italia tali oneri si pagano in base alle cilindrate dei motori e ai consumi dei carburanti, in Francia, invece, tali oneri vengono pagati in rapporto ai pesi trasportati e alle distanze.

Per quanto riguarda la maggiore usura del manto stradale è da rilevare che, se è vero che la pressione trasmessa dal pneumatico alla strada sarà contenuta entro i limiti di 8 chilogrammi per centimetro quadrato, è altrettanto vero che il carico totale delle sollecitazioni sulla sezione stradale aumenterà considerevolmente in modo da determinare una più rapida usura e quindi un aumento nelle spese di esercizio.

Per i ponti ed ogni altro manufatto, la questione non può essere opinabile: il Ministero dei lavori pubblici dovrà rivedere tutte le limitazioni e i divieti stabiliti nell'attuale situazione.

Approvando, oggi, la proposta di legge Foderaro-Bima si corre il pericolo di operare in senso opposto agli indirizzi del programma di coordinamento dei trasporti stradali e ferro-

viari; occorre, invece, promuovere gradualmente una diversa ripartizione dei traffici tra strada e ferrovia, orientando verso ciascuno dei sistemi, con opportune misure, le correnti di traffico per le quali sono rispettivamente più economici: verso la ferrovia, in special modo, i trasporti pesanti e a lunga distanza.

Non v'è dubbio che, avviato su basi positive, il coordinamento (ed io mi auguro che in tal senso debba pronunciarsi il ministro dei trasporti di concerto con il ministro dei lavori pubblici), si debbano rivedere anche i carichi assiali degli autocarri ed adeguare la nostra legislazione in materia a quanto raccomandato e previsto dagli organi della Comunità economica europea.

Mi auguro che il Governo voglia precisare in questa circostanza il suo orientamento in proposito anche per il fatto che, in sede di riunione congiunta delle Commissioni trasporti e lavori pubblici, non vi è stato — a mio parere — da parte dei rappresentanti del Governo un approfondito esame sulle prevedibili conseguenze che il provvedimento potrebbe determinare in tutto il settore dei trasporti.

Il gruppo socialista si associa quindi alla proposta del collega onorevole Armato che il dibattito sia rinviato, per consentire di valutare il preciso orientamento del Governo sui tempi e sui modi per giungere al riordinamento dell'intero settore dei trasporti e per potere, in questo quadro, giudicare sulla validità o meno del provvedimento in discussione. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente dell'Assemblea dell'Unione dell'Europa occidentale ha trasmesso il testo di due raccomandazioni approvate da quel consesso nella sessione tenuta a Parigi dal 15 al 18 novembre 1965. Le raccomandazioni, nn. 126 e 127, riguardano, rispettivamente, l'avvenire politico dell'O.T.A.N. e lo stato della sicurezza europea. Copia del testo delle raccomandazioni è stata trasmessa alle Commissioni competenti.

#### Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

#### Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di venerdì 26 novembre 1965, alle 11,30.

##### 1. — *Discussione delle proposte di legge:*

BREGANZE ed altri: Disposizioni sulla nomina a magistrati d'appello (1745);

MARTUSCELLI ed altri: Unificazione dei ruoli dei magistrati di tribunale e di Corte di appello (2030);

BOZZI: Norme sulle promozioni dei magistrati (2091);

— *Relatori:* Valiante, per la maggioranza; Guidi, di minoranza.

##### 2. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— *Relatori:* Cavallaro Francesco e Sammartino.

##### 3. — *Discussione del disegno di legge:*

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore:* Fortuna.

##### 4. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

— *Relatore:* Degan.

##### 5. — *Discussione delle proposte di legge:*

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età (*Urgenza*) (226);

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (*Urgenza*) (370);

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione in favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore*: Zugno.

6. — *Discussione delle proposte di legge*:

LEONE RAFFAELE ed altri: Concessione di assegno vitalizio ai mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (157);

MICHELINI ed altri: Concessione di un assegno ai mutilati ed invalidi civili (*Urgenza*) (927);

SCARPA ed altri: Provvedimenti a favore dei mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (989);

SORGI ed altri: Provvedimenti per l'assistenza sanitaria agli invalidi civili (*Urgenza*) (1144);

FINOCCHIARO: Disciplina delle forme di assistenza e norme per la concessione di assegno vitalizio ai mutilati e agli invalidi civili (1265);

CRUCIANI ed altri: Assistenza sanitaria agli invalidi civili (1592);

DE LORENZO ed altri: Norme per l'erogazione dell'assistenza sanitaria e di recupero ai mutilati ed invalidi civili (1706);

PUCCI EMILIO ed altri: Concessione di un assegno mensile e dell'assistenza sanitaria, farmaceutica ospedaliera e protesica gratuita ai cittadini italiani ultrasessantacinquenni e ai cittadini inabili a proficuo lavoro (1738);

— *Relatori*: Dal Canton Maria Pia e Sorgi.

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

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

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

8. — *Discussione dei disegni di legge*:

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

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

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

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

BORSARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORSARI. Dal febbraio scorso sono all'ordine del giorno dell'Assemblea otto proposte di legge, presentate da tutti i gruppi, con le quali si concede un assegno vitalizio agli anziani ex combattenti in segno di riconoscenza nazionale. È opportuno ricordare che proposte del genere erano già state presentate nella precedente legislatura. Sono state riproposte all'attenzione del Parlamento all'inizio di questa e sono iscritte all'ordine del giorno da quasi nove mesi. Lo sono senza relazione della Commissione, perché questa non vi ha provveduto nei termini fissati dal regolamento, e lo sono perché io, sempre a norma di regolamento, chiesi che fossero iscritte all'ordine del giorno. Ma è ormai trascorso parecchio tempo e la Camera non ha ancora provveduto a discuterle. La cosa non è eccezionale: altre proposte di legge si trovano in una simile posizione e forse ne esistono alcune iscritte all'ordine del giorno da data ancor più remota.

In questo caso però ciò che appare eccezionale, per non dire paradossale, è il fatto che si tratta di questione per la soluzione della quale tutti i gruppi parlamentari si dicono d'accordo. Eppure, ancora nulla si è deciso, mentre la protesta e lo sdegno della categoria crescono, unitamente ad un senso di amarezza, inducendo ad un giudizio negativo che investe il funzionamento dello stesso Parlamento. Se ne è avuta un'eco nella imponente manifestazione svoltasi domenica a Roma, che solo la televisione ha voluto ignorare, ed alla quale hanno partecipato uomini in età assai avanzata (70-80 anni) confluiti a loro spese da ogni parte d'Italia, nella capitale, sede del Parlamento e del Governo, per ribadire la loro protesta contro uno Stato che si è sempre dimostrato sordo alle loro richieste, avaro nei loro confronti, incapace di mantenere le promesse fatte.

Erano gli stessi uomini che 50 anni fa, quando avevano 18 o 20 anni, vennero chiamati a servire il paese in guerra, gli stessi ai quali si era promesso un domani migliore, più umano, dove vi sarebbero stati lavoro, serenità e benessere per tutti. Quando però questi uomini tornarono, non solo non videro mantenute le promesse che erano loro state fatte, ma in molti casi furono maltrattati e

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

respinti ai margini della vita sociale. Il lavoro fu loro negato e vissero tutto quel periodo tormentato e tragico che doveva portare alla catastrofe del settembre 1943. Persino la modesta polizza di mille lire che era stata loro consegnata verso la fine della guerra 1915-18 si è ridotta a una beffa.

Essi ora vedono ripetersi il gioco. Da ogni parte ricevono promesse, destinate a non essere mai mantenute.

Nel 1961, in una grande manifestazione all'E.U.R. in occasione del centenario dell'unità d'Italia, dalle più alte personalità dello Stato e dallo stesso ministro della difesa onorevole Andreotti fu promesso che sarebbe stato loro concesso questo segno di riconoscenza nazionale. Presidenti del Consiglio, ministri, sottosegretari e ben tre Capi di Stato hanno assicurato il loro impegno per una sollecita soluzione del problema.

Nel corso della campagna elettorale del 1963 i segretari di tutti i partiti riaffermarono alla televisione che questo era un impegno da assolvere. Di quei segretari di partito uno è ora Presidente del Consiglio, un altro vicepresidente del Consiglio, un altro ancora è autorevole ministro del Governo in carica. Non solo, ma anche la maggioranza dei candidati (ora eletti e costituenti la maggioranza della Camera) si pronunziò a favore della concessione del beneficio. Tuttavia, nonostante tutto questo, si è ancora al punto di partenza.

Né si venga a dire che la colpa è della congiuntura, perché nel corso di questi 50 anni di situazioni economiche particolari ve ne sono state tante, con conseguenze positive o negative per questo o per quel gruppo di cittadini; ma le conseguenze negative sono sempre state la regola per quella infelice categoria.

Il problema si può risolvere solo se la questione viene collocata nei suoi giusti termini. Gli ex combattenti, che da 50 anni stanno aspettando, non si spiegano perché non sia possibile giungere a una conclusione, e sentendosi traditi ancora una volta nelle loro aspettative, giudicano severamente tutti e vengono a Roma a manifestare la loro amarezza, la loro sfiducia e la loro protesta. Protesta di cui la frase che sto per citare è certamente una eloquente e drammatica sintesi. Essi portavano infatti alla testa del lungo e numerosissimo corteo di domenica scorsa un cartello sul quale era scritto: « Non è colpa nostra se non siamo ancora morti ». Queste eloquenti parole devono indurre i colleghi di ogni settore della Camera a riflettere. Gli ex combattenti hanno espresso la loro attesa e la loro amarezza, hanno avanzato la loro solle-

citazione. Spetta a noi provvedere prima che siano scomparsi tutti i superstiti di quella che fu la sanguinosa guerra 1915-18.

È tempo ormai di decidere. Non si venga a dire che il provvedimento di modifica del codice della strada o quello sui magistrati non possono aspettare: abbiamo sentito vari oratori manifestare perplessità sulle proposte di legge Foderaro e Bima, e sono state avanzate da più parti richieste di rinvio. A prescindere dalla rilevanza o meno dell'argomento, può dunque essere disposta in piena tranquillità un'inversione dell'ordine del giorno, per discutere con priorità le proposte di legge sulla pensione agli ex combattenti, fra i quali non sono pochi coloro che non sono in grado di soddisfare le più elementari esigenze di vita.

Attendiamo dalla Camera un gesto di riparazione, che dimostri concretamente la sensibilità del Parlamento verso questa categoria. Se così non fosse, sarebbe messo a repentaglio lo stesso prestigio delle istituzioni parlamentari. Tutti i gruppi parlamentari hanno infatti presentato proposte di legge per la soluzione del problema; tutti, dunque, convergono sugli obiettivi da conseguire. Se queste iniziative non si traducessero in atti concreti, non contribuiremmo certamente ad elevare il prestigio e la dignità di noi tutti, membri del Parlamento italiano.

Per queste considerazioni, signor Presidente, chiedo che al primo punto della seduta di domani sia iscritta la discussione delle proposte di legge per la concessione di un assegno vitalizio agli ex combattenti anziani.

SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*.  
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*.  
Il problema della pensione agli ex combattenti anziani è vivamente presente al Governo, il quale conosce le attese della categoria, non ignora gli affidamenti che in varie circostanze sono stati dati e soprattutto non dimentica il debito di gratitudine della nazione verso questi benemeriti cittadini.

Ciò premesso, aggiungo che il Governo ritiene che anche questo problema non possa essere considerato avulso da una situazione di bilancio particolarmente delicata (*Commenti all'estrema sinistra*) nella quale contemporaneamente si pongono altre gravi questioni sull'urgenza delle quali la Camera ha già avuto occasione di pronunziarsi. Mi riferisco al piano della scuola, per il quale esiste una decisione che prescrive una priori-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

tà assoluta nell'impiego dei nuovi mezzi disponibili; al « piano verde » n. 2, che richiede il reperimento di alcune centinaia di miliardi sul mercato finanziario, con i conseguenti oneri di bilancio; agli interventi a favore della finanza locale; al provvedimento per l'aumento delle pensioni dirette, per gli invalidi e i mutilati di guerra, e indirette per le vedove di guerra; all'apprestamento dei mezzi necessari per la riforma tributaria, per non parlare di altre esigenze, che portano a oltre 300 miliardi complessivi l'onere per fronteggiare esigenze di spesa urgenti e incontestabili e per le quali non esiste al momento una copertura.

Per far fronte a questa ingente mole di impegni il Governo è al lavoro per arrivare ad una impostazione generale che consenta di affrontarli, in maniera graduale ma complessiva, con misure adeguate, dando ovviamente il giusto posto al problema dell'assegno agli ex combattenti anziani, per i quali vi è un impegnativo riferimento specifico anche nel programma quinquennale. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Penso che la Camera, prendendo atto di questa dichiarazione, vorrà riconoscere che, nell'impossibilità di reperire immediatamente una copertura per le proposte di legge che, del resto, mancano anche della relazione della Commissione, il Governo non può non opporsi alla modificazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Secondo la prassi instauratasi, consentirò ad un oratore per ciascun gruppo di interloquire.

CRUCIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRUCIANI. Ho ascoltato l'elencazione fatta dal ministro Scaglia. Certamente si tratta di provvedimenti urgenti, anche perché alcuni di essi attendono da tempo l'approvazione del Parlamento.

Però se vi è una questione che riveste carattere di priorità, a me pare che sia indiscutibilmente quella sollevata dall'onorevole Borsari. Io stesso, nella terza e nella quarta legislatura, a nome del gruppo del Movimento sociale, presentai una proposta a favore dei combattenti della guerra 1915-18. Oggi non so se noi, presentatori di quelle proposte, abbiamo fatto bene o male ad accendere tante speranze.

Noi tutti, ogniquale volta abbiamo contatti con i combattenti, veniamo premuti dalla richiesta che il Parlamento si occupi di questo problema. Voi tutti certamente sapete quan-

to dolore esprimano certe lettere che riceviamo. Inoltre, in questa materia vi sono degli impegni, assunti non da questo o da quel governo, ma da tutti i governi che si sono succeduti da sette anni a questa parte. Era stato promesso in una circostanza che il problema sarebbe stato risolto in occasione del 4 novembre; in un'altra, in occasione del 24 maggio; in un'altra ancora, era stato assicurato che per il centenario dell'unità d'Italia sarebbe stato dato questo riconoscimento ai combattenti.

In Commissione, il sottosegretario per il tesoro Natali portò proposte concrete, alle quali aderirono tutti i gruppi. Era quello un impegno assunto dal Governo che in quel momento era rappresentato dal sottosegretario.

Eppure siamo ancora a questo punto. I combattenti come tali non sono rappresentati da questo o da quel gruppo: tutti gli schieramenti politici ne annoverano tra le loro fila, per cui tutti siamo egualmente impegnati a portare a soluzione questo problema.

Pertanto, non posso accettare il suo invito, signor ministro, ad attendere l'individuazione del numero dei beneficiari, anche perché sono anni che il ministro della difesa ci va dicendo che questo calcolo è stato eseguito; l'Associazione dei combattenti e reduci questo elenco ha fornito, i distretti militari lo hanno presentato. L'unica cosa che possiamo assicurarle, signor ministro, è che purtroppo il numero dei beneficiari è diminuito, perché anche gli ex combattenti muoiono.

Per questi motivi aderiamo alla proposta Borsari.

BONEA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONEA. Signor Presidente, alcune sere fa vi fu una proposta di modifica dell'ordine del giorno tendente ad ottenere che fossero discussi subito i provvedimenti per gli invalidi civili. Il ministro Scaglia si oppose alla richiesta dichiarando che il Governo stava approntando un suo progetto.

Esprimemmo in quella sede il nostro consenso a che l'ordine del giorno fosse modificato nel senso richiesto, ma accettammo, anche se a malincuore, come valida la giustificazione portata dal ministro, perché ormai è invalso l'uso che questo Governo non ritiene opportuno discutere in Assemblea iniziative parlamentari, preferendo costantemente sostituirle con disegni di legge governativi.

Questa sera però il ministro Scaglia, nell'esprimere il parere contrario del Governo, non ha addotto ragioni a nostro avviso altrettanto probanti nel respingere la proposta Borsari. A tale proposta siamo favorevoli non soltanto per motivi di ordine sentimentale e morale, ma anche per ragioni di coerenza. Pure il gruppo liberale, del resto, ha presentato una proposta di legge per la concessione di una pensione a favore degli ex combattenti della guerra 1915-18 che abbiano raggiunto il 60° anno di età. Credo del resto che tutti gli ex combattenti della guerra 1915-18 abbiano ormai raggiunto i 60 anni di età, non potendo aver partecipato a quel conflitto quando avevano dieci anni, visto che siamo nel 1965.

Il ministro Scaglia stasera ha citato un lungo elenco di provvedimenti, per i quali il Governo è impegnato a reperire la copertura. Noi siamo ben consapevoli che il Governo si trova di fronte a gravosi impegni, e tanto lo sappiamo che potremmo affermare che quell'elenco potrebbe essere ancora più lungo. Ma siamo altrettanto convinti che il Governo deve anche rispettare l'obbligo assunto da tutti i gruppi, e particolarmente da quelli che hanno responsabilità di governo, attraverso i loro rappresentanti più qualificati, come i segretari politici cui poco fa accennava l'onorevole Borsari. E tanto più giusto ci appare il nostro convincimento, se consideriamo che si tratta di un impegno d'onore nei confronti degli ex combattenti, e quindi la copertura deve essere trovata nel modo migliore. Se il « piano verde » n. 2 dovrà costare cento miliardi, da reperire sul mercato finanziario con tutti gli altri oneri che questa operazione comporta, il Governo non può più pretendere di assolvere gli obblighi assunti verso questa ristrettissima schiera, che si assottiglia sempre di più, rinnovando periodicamente promesse destinate a rimanere tali.

Se non vado errato, questi ex combattenti si erano accontentati dell'assicurazione loro fornita dal ministro Andreotti (che non sarà mai un ex), che prometteva 5 mila lire mensili. Onorevole ministro, la risposta che ella ha voluto dare alla richiesta del collega Borsari mi sembra che non possa suonare se non drammaticamente ironica. Non credo che la situazione dell'erario nazionale sia tanto precaria da risultare compromessa con l'approvazione di questi due provvedimenti, portati ormai all'attenzione non soltanto del Parlamento ma del paese tutto, che interessano sia gli ex combattenti sia gli invalidi ci-

vili. E il paese credo sia molto più comprensivo di quanto non voglia essere il Governo in questo momento.

Giorni fa vi è stata una manifestazione e non possiamo rispondere con la nostra sordità — che è sordità del cuore — ad invocazioni che trovano la loro giustificazione nelle sofferenze e nel sacrificio di questi uomini, prendendo a pretesto una pretesa impossibilità di copertura finanziaria, scusa che appare ridicola, solo se si pensi alle tante altre spese che pure sono state affrontate per affermare una linea politica che noi non condividiamo.

Perciò noi siamo favorevoli alla proposta Borsari e pensiamo che almeno i firmatari della proposta Villa abbiano il dovere di essere coerenti e di votare a favore della modifica dell'ordine del giorno.

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. È evidente che tutti i gruppi sono ugualmente sensibili di fronte a questo problema, poiché i combattenti, in quanto tali, non sono monopolio di alcuna parte politica. Però non si può non riconoscere che vi è una diversa responsabilità dei vari gruppi, quelli di opposizione e quelli di maggioranza, per cui dobbiamo esaminare, al di là di una identica sensibilità, quale sia la via migliore per affrontare concretamente il problema. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro Scaglia non solo non meritano di essere qualificate come sono state qualificate poco fa, ma esprimono una posizione veramente responsabile e concreta: esistono, infatti, priorità indiscutibili, dalla scuola al « piano verde », alla finanza locale, che comportano complessivamente un impegno finanziario che non è di lieve entità, perché supera i 300 miliardi. Questa è la realtà.

La dichiarazione del Governo ha un peso notevole perché, richiamandosi ai precedenti affidamenti dati, ha anche aggiunto che, nel contesto generale dei problemi urgenti che hanno una evidente esigenza di priorità, verrà dato il giusto posto alla soluzione del problema degli ex combattenti.

Non siamo, quindi, di fronte a una scappatoia: ci troviamo, invece, in presenza di una seria e precisa assunzione di responsabilità da parte del Governo di fronte a un problema che non è in questo momento affrontabile. (*Proteste all'estrema sinistra*).

Prendiamo atto con senso di responsabilità di questa dichiarazione del Governo

non senza nasconderci che, ove la Camera questa sera, andando in avviso contrario a quello da me espresso, iscrivesse al primo punto dell'ordine del giorno tale discussione, ci troveremmo di fronte ad una ben strana discussione, trattandosi di provvedimenti che non solo non hanno copertura, ma non hanno avuto nemmeno la possibilità di essere discussi e di avere il parere necessario dalle Commissioni finanziarie, e non sono accompagnati dalla relazione della Commissione competente. Approvando la modifica richiesta, la Camera compirebbe un atto avente un valore dimostrativo, ma non efficacia conclusiva ai fini della concreta soluzione del problema: la volontà di risolverlo si può dimostrare non tanto modificando, in un momento che non si dimostra giusto, l'ordine del giorno, quanto invece accogliendo l'impegno del Governo e vigilando che esso sia reso effettivo.

Per questi motivi ci opponiamo alla proposta modifica dell'ordine del giorno, confidando che il Governo mantenga l'impegno assunto.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione la proposta Borsari.

*(Dopo prova, controprova e votazione per divisione, non è approvata).*

È pertanto confermato l'ordine del giorno annunziato.

**La seduta termina alle 19,50.**

---

*IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI*

Dott. MANLIO ROSSI

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE  
ANNUNZIATE**

*Interrogazioni a risposta scritta.*

ANDERLINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali urgentissimi provvedimenti intende adottare al fine di scongiurare i ricorrenti danni provocati dai torrenti Argento e Ripignolo nell'Orvietano che tra l'altro sono causa di frequenti interruzioni di traffico sull'autostrada del sole, di giustificate apprensioni delle popolazioni locali, di danni ingenti alle colture. (14066)

PUCCI EMILIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga necessario erogare un maggior volume di contributi in favore dei Patronati scolastici di Firenze.

Va rilevato che gli stanziamenti messi a loro disposizione per l'anno scolastico 1965-66 sono del tutto insufficienti per risolvere i problemi di una efficace azione assistenziale e pertanto si rende urgente la necessità di provvedere a quanto segue:

1) aumento di contributi per il trasporto degli alunni della scuola d'obbligo stabilito in base alle effettive esigenze locali e personali;

2) aumento dei contributi per l'acquisto dei libri di testo per gli esami della scuola media;

3) soluzione del problema dei segretari-direttori mediante la messa a disposizione di insegnanti e cominciando da quelle zone in cui sarebbero opportuni e convenienti trasferimenti o contrazioni di posti. (14067)

SCALIA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici.* — Per sapere se il Consiglio d'amministrazione della gestione case per lavoratori intenda ridurre il finanziamento all'Ente di servizio sociale con il quale deve convenzionarsi per promuovere il servizio sociale nei quartieri I.N.A.-Casa e « Gesca » definito dagli articoli 14 e 23 della legge 14 febbraio 1963, n. 60, e dagli articoli 82 e 83 del regolamento di attuazione della stessa legge.

L'interrogante fa presente la inopportunità che un servizio, sviluppatosi quando non era previsto dalla legge, debba essere ridotto dopo che il Parlamento ha riconosciuto la sua validità approvando gli articoli di legge che lo contengono, e chiede quali garanzie si intendano comunque dare ai dipendenti dell'Istituto servizio sociale case per lavoratori circa la stabilità del loro lavoro, dal mo-

mento che le riduzioni di finanziamento di cui si parla comporterebbero oltre cento licenziamenti. (14068)

PUCCI EMILIO. — *Ai Ministri delle finanze e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se non intendano adottare un provvedimento congiunto che attribuisca l'operazione di bollatura delle cambiali ai locali uffici delle poste e telegrafi anziché agli uffici del registro, in quei comuni sprovvisti dei medesimi.

Poiché tale operazione è di natura prettamente formale e procedurale e considerato inoltre l'inutile disagio che debbono sopportare gli operatori economici per l'espletamento di una formalità siffatta fuori dal loro comune, l'interrogante fa notare che non sussiste alcun impedimento alla delegazione di tale compito ai locali uffici delle poste e telegrafi e ad una conseguente agevolazione dei rapporti commerciali fra i cittadini interessati. (14069)

MINASI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere per quali motivi il Provveditorato agli studi di Cosenza non ebbe a dare l'incarico della presidenza della scuola media di Saracena al professore titolare Leone Di Benedetto, che lo ebbe negli anni precedenti e lo espletò meritandosi la qualifica di ottimo, dandolo al preside titolare della scuola media di Castrovillari. (14070)

CAIAZZA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno ed equo che, nell'ordinanza ministeriale incarichi e supplenze per il 1966-67, venga incluso per la valutazione di cui all'articolo 12 dell'ordinanza stessa per il 1965-66 anche il servizio militare di leva, senza la condizione di essere incaricato o supplente.

Ciò perché, avendo considerato valutabile il servizio militare o assimilato prestato dal 1° ottobre 1955 per richiamo alle armi dopo il conseguimento del prescritto titolo di studio, indipendentemente dall'aver o non avere un incarico d'insegnamento, non si vede per quale valida ragione non debba essere considerato valutabile anche il servizio militare di leva, indipendentemente dalla condizione di essere già incaricato.

L'interrogante fa presente che non si può trascurare la considerazione che la Costituzione non fa distinzione, fra servizio per richiamo e servizio di leva, e comunque il servizio militare di leva non valutato stabilisce una situazione di sperequazione a danno di

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

chi è chiamato a prestar servizio militare, nei confronti di coloro che ne sono esenti o per legge o per inabilità e che risultano perciò favoriti negli incarichi, proprio per l'assenza di coloro che prestano servizio militare.

Inoltre va sottolineato il fatto che sia il servizio per richiamo che quello di leva costituiscono un dovere e un obbligo cui il cittadino non può sottrarsi. (14071)

CAIAZZA. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per sopperire al disagio in cui sono venuti a trovarsi i patronati scolastici comunali — specie quelli dei centri depressi della Toscana e della provincia di Firenze in particolare — che offrono la refezione scolastica agli alunni più bisognosi, a seguito della sospensione per l'anno scolastico 1965-66 delle forniture viveri da parte dell'amministrazione aiuti internazionali. (14072)

BIGNARDI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda sollecitamente assumere per assicurare la risoluzione del grave problema rappresentato dall'inquinamento delle acque dei fiumi romagnoli.

Tale inquinamento, mentre rappresenta un evidente pericolo per la pubblica igiene, è altresì esiziale per la fauna acquatica, come è stato anche di recente lamentato dalla sezione provinciale di Ravenna della Federazione italiana della pesca sportiva. (14073)

CUTTITTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso:

che la giovanetta Mignano Giovanna da Carini nel 1950 ebbe a presentare domanda di pensione di guerra indiretta quale orfana minorenni dell'infortunato civile Mignano Giovanni, deceduto il 21 novembre 1944 per infermità dipendente da evento bellico;

che tale domanda di pensione fu respinta con decreto ministeriale 16 luglio 1952, n. 125398 (pos. 254677), perché l'infermità che trasse a morte il dante causa non fu riconosciuta dipendente da fatto bellico;

che, in seguito alla domanda di riesame della pratica prodotta dall'interessata il 27 marzo 1963 e ad ulteriori indagini esperite dalla Direzione generale delle pensioni di guerra, con decreto ministeriale 1° ottobre 1963, n. 430644, le è stata concessa la pensione con decorrenza 1° aprile 1962, primo giorno del mese successivo alla data di presenta-

zione della domanda di riesame — il motivo per il quale non si è fatto luogo alla decorrenza della pensione dal primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della prima domanda; se non ritenga equo ed umano riparare all'ingiustizia venutasi a determinare nei confronti della richiedente, che ha subito il danno di un errore conseguente alle indagini palesemente incomplete che diedero luogo al primo ingiusto diniego di una pensione cui aveva diritto fino dal 1950. (14074)

SIMONACCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se intende intervenire con estrema energia nei confronti di esercenti cinematografici che non osservano la norma contenuta nell'articolo 182 della circolare n. 16 del 15 febbraio 1951, emanata dalla Direzione generale antincendi di codesto Ministero ai sensi dell'articolo 28, lettera a) della legge 27 dicembre 1941, n. 1570.

La norma che, chiariva e ribadiva anche con circolare della stessa Direzione generale numero 5204-4109 del 22 marzo 1959, prevede l'impiego e la presenza, per motivi di sicurezza, di due operatori cineproiezionisti in cabina, ha provocato, per le ripetute violazioni da parte di esercenti cinematografici, come recentemente dal proprietario del Cinema « Modernissimo » di Napoli, che è arrivato a licenziare il personale proiezionista e anche personale di sala per l'impianto di mezzi automatici di proiezione, l'intervento del Ministero del lavoro e previdenza sociale che con lettera n. 33971/17-1 del 27 novembre 1963 ha invitato l'organizzazione destinataria a denunciare la violazione dell'obbligo in parola, mai abrogato o mitigato, a codesto dicastero, e del presidente della « Anec-Agis »; ing. Barattolo, che con circolare n. 1456/I/a del 28 novembre 1964, ha invitato gli esercenti napoletani ad osservare rigidamente la norma in parola.

L'interrogante, di fronte a tale stato di cose che danneggia non soltanto i lavoratori di una categoria sempre più colpita dalle restrizioni adottate dall'esercizio cinematografico, ma che viene meno a quei criteri di sicurezza sanciti per tutelare l'incolumità degli spettatori, sollecita la emanazione di rigide norme ai competenti organi periferici per una vigilanza più rigorosa nelle cabine cinematografiche, ai fini della effettiva applicazione del citato articolo 182, e nello stesso tempo l'applicazione delle sanzioni previste nei confronti degli esercenti inadempienti e particolarmente nei confronti del Cinema « Modernissimo » di

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

Napoli, che dalle competenti organizzazioni sindacali di Napoli risulta denunciato anche agli organi prefettizi. (14075)

**COLASANTO.** — *Ai Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere le prospettive del Governo sulla Mostra d'Oltremare di Napoli e sulla necessità che sia sistemata la relativa situazione finanziaria, con un congruo contributo, che la solleverebbe da grossi pesi d'interessi passivi per debiti afferenti anche a spese per danni di guerra.

Napoli, grande e povera città, con la sua grave disoccupazione strutturale, non può vedere assottigliata l'attività di questo ente che, fra l'altro, dovrebbe essere ammesso a fruire dei contributi e dei prestiti agevolati della Cassa per il mezzogiorno, come altri enti similari.

Non è giusto consentire alienazioni di suoli che da un lato sarebbero necessari allo sviluppo della mostra, e dall'altro potrebbero essere utilizzati per attività ricreative e magari a parco pubblico di una città sovrappopolata, con densità superficiale paurosa della sua popolazione che dispone di pochissime e rare zone verdi aperte al pubblico. (14076)

**DE CAPUA, SEMERARO E LEONE RAFFAELE.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i provvedimenti che intende adottare — soprattutto cautelando con opportuni accorgimenti i lavori di sistemazione — affinché sia aperta al traffico la strada statale 90-bis (Savignano Scalo-Buonalbergo-Benevento) chiusa ancor oggi, benché ultimata nel 1960 ed inclusa anche negli itinerari europei. Poiché l'autostrada Bari-Napoli non potrà essere realizzata prima del dicembre 1970, gli interroganti sottolineano l'esigenza della richiesta, stante l'urgente necessità di più rapide ed economiche comunicazioni della Puglia con la Campania e il Lazio per via dell'aumentato volume di traffico ad opera della entrata in funzione dei grossi complessi industriali della regione pugliese.

Giova ricordare che la strada statale 90-bis abbrevia di un quarto il percorso, evita curve, forti pendenze e gli 800 metri di salita di Ariano di Puglia, difficilmente praticabile nel periodo invernale in occasione di nevicate. (14077)

**MERENDA.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza della frequenza dei guasti che

si verificano sulla rete telefonica della provincia di Potenza ed in particolar modo su quella che collega i comuni di Terranova di Pollino, Cersosimo e San Paolo Albanese che fanno capo al comune di San Costantino Albanese e che risulta guasta da oltre dieci giorni; se non ritenga necessario ed urgente di intervenire per por fine allo stato di disagio derivante dal fatto che i telegrammi, per l'impossibilità di venire trasmessi per telefono, vengono inoltrati per posta e spesso arrivano a destinazione con 3-4 giorni di ritardo. (14078)

**RIGHETTI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se e con quali mezzi intenda urgentemente intervenire per la situazione esistente presso l'E.C.A. di Roma ove non sono stati pagati gli assegni per lo straordinario effettuato, si minaccia la mancata corresponsione dello stipendio a fine mese e la sospensione, persino, di determinate forme di assistenza.

Tutto questo, naturalmente, comporta un grave stato di agitazione fra il personale e fra gli assistiti. (14079)

**ROBERTI, ABELLI, TURCHI, MANCO E CALABRO.** — *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* — Per sapere se sia a loro conoscenza che in Massa si attende ancora che siano ricollocati al loro posto i busti delle medaglie d'oro Paladini e Briglia, il primo caduto in Spagna ed il secondo durante la campagna d'Africa, busti che furono rimossi subito dopo la fine della guerra e per conoscere quali iniziative intendono prendere perché sia rispettata la volontà della cittadinanza che volle onorarli. (14080)

**FRANCHI, ROMEO, GUARRA E SANTIAGATI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi per i quali non si è ancora provveduto a corrispondere ai magistrati la indennità loro spettante per il servizio straordinario prestato in occasione dell'ultima consultazione elettorale amministrativa; per conoscere, altresì, se non ritenga doveroso disporre l'immediato pagamento, e quali provvedimenti intenda adottare perché in futuro non abbia a ripetersi il denunciato inconveniente. (14081)

**TERRANOVA RAFFAELE.** — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere a che prezzo l'E.N.I. intende vendere il metallo importato per uso industriale. (14082)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

TERRANOVA RAFFAELE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere i termini economici di dettaglio dell'accordo concluso tra E.N.I. ed Esso per l'acquisto di metano, il costo del trasporto e il costo finale. (14083)

TERRANOVA RAFFAELE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere qual è il regime fiscale a carico del metano importato per uso industriale. (14084)

SANNA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici.* — Per sapere se siano a conoscenza del grave disagio in cui versano 168 famiglie assegnatarie delle abitazioni del complesso I.N.A.-Casa « Serra Perdosa » cantiere n. 14.260 di Iglesias.

Dette abitazioni per gravi difetti di progettazione e di costruzione, risultano umide, malsane, soggette ad allagamenti e in definitiva inabitabili. Costruite su terreno argilloso ed esposte a nord-ovest avrebbero avuto bisogno di particolari accorgimenti per proteggerle dai venti e dalle piogge che caratterizzano il clima locale. I difetti in parola sono di tale entità che non è stato approvato il collaudo.

Gli interessati hanno ripetutamente portato a conoscenza delle autorità competenti le loro condizioni di disagio, ma senza alcun esito. Per cui hanno concordemente deciso di sospendere dal 1° gennaio 1965 il pagamento dei canoni di riscatto e di locazione. Ma neppure questa misura è servita a provocare l'intervento della « Gescal ».

Di conseguenza l'interrogante chiede di sapere se non ritengano, di fronte ad una situazione così grave, di dover intervenire presso la « Gescal » perché adottati con la massima urgenza provvedimenti che vengano incontro alle giuste aspettative degli assegnatari. (14085)

TERRANOVA RAFFAELE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere in quale misura ed in base a quali direttive ha creduto di assecondare la direzione generale dell'E.N.I. nella ricerca di un accordo con la Esso, accordo che di fatto ha rovesciato il fronte della politica energetica dell'Ente petrolifero dello Stato italiano suscitando allarme e preoccupanti commenti nei paesi produttori di petrolio con alcuni dei quali l'E.N.I. ha stipulato a suo tempo contratti di tipo cooperativo e che, per questo stesso fatto, si apprestano a mettere a fuoco lo stupefacente atteggiamento dell'E.N.I. attraverso una conferenza internazionale con il concorso di alcuni organismi

sindacali anche italiani e francesi. E se è vero che nessun peso sia stato dato ad un *memorandum ad hoc* fatto pervenire al Ministero degli affari esteri italiano dalle competenti autorità algerine prima della rottura delle trattative da parte dell'E.N.I. con l'Ente petrolifero dello Stato algerino. (14086)

GIACHINI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, dopo lo sciopero nazionale dei lavoratori elettrici, l'operaio Brinati Giuseppe è stato trasferito dalla centrale Marzocco a zona Livorno, senza che gli siano state rese note le « motivate ragioni di servizio » così come indica il contratto nazionale di lavoro della categoria; rilevando che il lavoratore colpito dal provvedimento è un dirigente sindacale e constatando che il trasferimento deciso dalla direzione compartimentale dell'E.N.El., ottiene il risultato di isolarlo dai lavoratori; chiede al Ministro se non ravvisa nell'episodio un atto antisindacale e, in caso affermativo, quali provvedimenti intende prendere per far recedere i dirigenti compartimentali dell'E.N.El., tutelando così i diritti delle organizzazioni sindacali. (14087)

CRUCIANI, FRANCHI E ROBERTI. — *Ai Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere come intendano risolvere la situazione venutasi a creare a seguito della disdetta da parte della Federazione degli ordini dei farmacisti italiani (F.O.F.I.) della convenzione istitutiva degli uffici fiduciari di tariffazione (U.F.E.M.F.O.F.I.) fra proprietari di farmacie, enti mutualistici e società produttrici di specialità medicinali.

La disdetta della convenzione comporterebbe la chiusura dal 1° gennaio 1965 dei predetti uffici fiduciari di tariffazione e il ridimensionamento di alcune aziende ad essi collegate (centri meccanografici, ecc.), mettendo a repentaglio il futuro di qualche migliaia di lavoratori dipendenti dagli uni e dalle altre. (14088)

ROBERTI, ROMEO, CRUCIANI E FRANCHI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti abbiano adottato a salvaguardia della libertà sindacale, sancita dalla Costituzione, nei confronti del Collegio nazionale del notariato e di alcuni collegi distrettuali notarili, i quali, travalicando i propri poteri ed attribuzioni istituzionali con ordini del giorno e comunicati, hanno iniziato una violenta azione contraria al

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

sindacato di categoria (Assonotai) dichiaratosi disposto a stipulare un contratto collettivo nazionale di lavoro, ed hanno espresso giudizi ed apprezzamenti su una organizzazione sindacale dei lavoratori;

per sapere se e come intendano rispondere alla richiesta in merito, avanzata ai tre dicasteri sin dal 25 settembre 1965 dalla F.I.S.N.A.L.-C.I.S.N.A.L., la quale ha evidenziato l'illecita ingerenza dei succitati enti di diritto pubblico in questioni di natura strettamente sindacale. (14089)

ABRUZZESE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non reputi opportuno disporre la rotazione del personale civile e militare della Commissione medica ospedaliera e Collegio medico dell'Ospedale militare di Napoli, dopo un periodo di permanenza nel medesimo incarico di circa quindici anni. (14090)

ABRUZZESE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga opportuno disporre la sostituzione immediata dell'attuale incaricato della tenuta dell'archivio dell'Ospedale militare di Napoli con un funzionario dotato di maggiore tatto ed equilibrio di carattere, qualità queste ritenute indispensabili per chi è preposto all'espletamento di un compito tanto delicato e importante. (14091)

ABRUZZESE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ravvisi la necessità di voler disporre la revisione degli elaborati dei partecipanti al corso di aggiornamento della carriera esecutiva svoltosi a Roma dal 5 al 21 dicembre 1964, dato che si ha motivo di ritenere che ai detti elaborati non sia stato attribuito un punteggiaggio adeguato. (14092)

ABRUZZESE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere per quali motivi il signor Iacullo Domenico non è stato sottoposto ancora a visita medica superiore, dato che si ha motivo di ritenere che tutta la documentazione presentata dall'interessato, alla Direzione generale delle pensioni di guerra, rilasciata da istituti universitari, nonché perizia redatta da un perito del tribunale di Napoli, non sia stata tenuta in alcuna considerazione. (14093)

ABRUZZESE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere in quali occasioni i candidati alla borsa di studio, istituita con decreto ministeriale del 20 marzo 1964, vengono sottoposti anche ad un esame orale. (14094)

SAMMARTINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza del fatto che la costruzione dell'edificio scolastico di Civitanova del Sannio, iniziata da oltre dieci anni, è tuttora sospesa, con grave disappunto delle autorità e della popolazione interessata; quali provvedimenti quindi intendano adottare, con l'urgenza del caso, perché quell'importante centro del Molise veda finalmente completata quell'opera, tanto attesa e necessaria. (14095)

AMODIO. — *Ai Ministri degli affari esteri, del commercio con l'estero, della marina mercantile e delle finanze.* — Per conoscere:

se sono informati che continua, con ritmo crescente, l'illecita introduzione in Italia di pescato giapponese, con certificato d'origine spagnolo, provocando gravissime conseguenze di mercato;

se non venga ravvisata l'opportunità — per evitare la continuità dell'illegale traffico speculativo — di assoggettare il pescato (molluschi inclusi), importato dalle Isole Canarie, al regime delle licenze d'importazione secondo quanto previsto dall'articolo 115 del Trattato di Roma, che consente agli Stati membri di adottare direttamente le misure necessarie per ovviare agli illeciti episodi lamentati;

se non sia soprattutto indispensabile accertare se a Las Palmas esistano eventuali pericolose connessioni con i titolari di agenzie marittime rappresentanti di compagnie pescherecce nipponiche;

se infine non sia riconosciuto opportuno dare avvio ad una politica di restrizione alle importazioni di prodotti ittici, anche per evitare, ad esempio, che prodotti tipici delle acque del Senegal e della Mauritania giungano in Italia — come si verifica attualmente — attraverso il porto di Anversa con certificato d'origine belga, aumentando tali episodi speculativi la più seria angustia e determinando le più severe conseguenze per l'economia del nostro armamento peschereccio oceanico. (14096)

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni per le quali dei 39 insegnanti tecnico-pratici reimpiegati in provincia di Salerno, ai sensi della legge 3 novembre 1964, n. 1122, di cui 18 come soprannumerari, i primi 8 in ordine di assunzione sono pagati col coefficiente 202, gli ultimi 18 (i soprannumerari) pure col coefficiente 202, nel mentre gli as-

sunti dal n. 9 al n. 21 sono pagati col coefficiente 173.

L'interrogante esprime la sua fiducia che qualora, come egli è fermamente convinto, si tratti soltanto di una materiale assurda incongruenza, il Ministro vorrà senz'altro disporre perché essa sia immediatamente eliminata. (14097)

**PEDINI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno proporre l'istituzione, nel bilancio del suo Ministero, di un capitolo formalmente destinato agli interventi straordinari nel settore dell'edilizia scolastica.

Sembra in verità illogico all'interrogante il fatto che, secondo la prassi tutt'ora in vigore, il Ministro della pubblica istruzione debba attendere i normali programmi annuali di edilizia scolastica, anche per intervenire là dove, fatti straordinari o pubbliche calamità, abbiano distrutto o rese inutilizzabili le attrezzature scolastiche.

L'interrogante chiede infine se, col capitolo di bilancio sopra proposto, non si ritenga opportuno di finanziare opere di edilizia industrializzata le quali, per la loro natura, possano essere rapidamente messe in funzione. (14098)

**PEDINI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se, al fine di meglio aiutare l'opera dei Geni civili e dei Provveditorati agli studi, non si ritenga opportuno costituire un corpo ispettivo formato da ispettori particolarmente esperti nei problemi dell'edilizia scolastica.

Sembra all'interrogante che, tale corpo ispettivo potrebbe da un lato, meglio informare gli organi ministeriali delle difficoltà incontrate sul posto, nella realizzazione dei programmi di nuove scuole: dall'altro lato potrebbe meglio concorrere ad armonizzare, nel paese l'esecuzione dei concreti programmi di costruzione e potrebbe, infine, aiutare le autorità locali per la migliore impostazione delle pratiche burocratiche connesse ai finanziamenti di edilizia scolastica. (14099)

**PEZZINO E FAILLA.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

1) se sia informato che attualmente sull'esportazione dalla Sicilia verso il continente delle olive dolcificate in salamoia e di altri analoghi prodotti grava una imposta sul sale, la cui incidenza minaccia di deprimere seriamente le modestissime industrie, spesso a

carattere familiare, che si dedicano a tali attività;

2) se non ritenga doversi promuovere la modifica delle disposizioni vigenti, sia per non scoraggiare l'iniziativa dei piccoli imprenditori interessati al settore, sia per non lasciare ulteriormente che alla Sicilia venga sottratto uno dei modesti riconoscimenti della sua peculiare situazione, concessile all'epoca della unificazione nazionale. (14100)

**PEZZINO.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

1) se sia informato della incredibile e scandalosa situazione esistente presso lo stabilimento invalidi di via Maddem, 14, in Acireale, dove le monache incaricate dell'assistenza ai vecchi e agli invalidi che vi sono ricoverati, in un clima di inaudito arbitrio hanno sottratto e continuano a sottrarre ai ricoverati titolari di pensioni anche miserrime, in tutto o in parte l'importo delle pensioni stesse, arrivando a sequestrare i libretti di pensione e ad incamerare perfino gli arretrati dei recenti aumenti sulle pensioni dell'I.N.P.S.;

2) se non ritenga necessaria e urgente una severa inchiesta ministeriale sul posto per accertare e colpire le responsabilità che emergeranno e per fare rimborsare ai poveri ricoverati quanto è stato loro indebitamente estorto. (14101)

**PEZZINO E DI MAURO LUIGI.** — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere, in relazione alla disastrosa situazione finanziaria dell'ospedale Vittorio Emanuele di Catania, dovuta essenzialmente agli irresponsabili criteri con i quali esso è stato ed è gestito, mentre le conseguenze gravano sul personale, che è costretto a continui scioperi per ottenere il pagamento degli stipendi arretrati:

1) i risultati dell'ispezione ministeriale che è stata effettuata;

2) le soluzioni che si intendono adottare. (14102)

**PEZZINO E MAZZONI.** — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere:

1) se siano informati della situazione di grave disagio in cui versano i lavoratori greci i quali, profughi in Italia dopo avere lavorato e versato contributi previdenziali in Grecia, si trovano attualmente nella impossibilità di cumulare, ai fini delle prestazioni assicurative, i contributi versati in Italia in relazione all'attività lavorativa dipendente da loro prestata sul territorio nazionale con i contributi precedentemente versati in Grecia;

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

2) se non ritengano necessario che il Governo italiano si faccia promotore di opportune intese col Governo greco al fine di risolvere positivamente e rapidamente la delicata questione. (14103)

PEZZINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali misure intenda adottare per indurre gli industriali dell'edilizia e affini di Catania a non violare la legge 3 febbraio 1963, n. 77 (e successive modificazioni) il cui articolo 1 prescrive che è dovuta l'integrazione salariale agli operai che siano costretti a sospendere il lavoro o a lavorare a orario ridotto per effetto delle intemperie stagionali, mentre tali industriali si rifiutano di richiedere l'intervento della Cassa integrazione guadagni abbandonando così gli operai (come sta accadendo nel corso di questo autunno, che a Catania è stato particolarmente piovoso) alla disoccupazione e alla miseria, contro le quali la Cassa integrazione costituisce un sia pur limitato riparo. (14104)

PEZZINO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, della pubblica istruzione e di grazia e giustizia.* — Per conoscere, per ciascuna delle 51 sottoelencate scuole elementari parificate della provincia di Catania e relativamente ai periodi non ancora caduti in prescrizione:

1) se a tutti gli insegnanti viene effettivamente corrisposto lo stipendio legale nella identica misura (attualmente di circa lire 97.000 mensili) spettante agli insegnanti elementari statali non di ruolo o di ruolo e di prima nomina, condizione prescritta dalla legge per il riconoscimento della parificazione, o se invece a tutti o a parte degli insegnanti sono state attribuite illegalmente retribuzioni inferiori;

2) se la retribuzione viene corrisposta per 13 mensilità all'anno, compresi cioè i mesi delle vacanze estive e compresa la 13ª mensilità, così come è prescritto, o se invece i gestori, pur incassando i contributi statali per tutto l'anno, « risparmiando » gli stipendi dovuti per i mesi estivi o per la 13ª mensilità, costringendo gli insegnanti a lasciarsi frodare e ad accontentarsi del riconoscimento del punteggio per l'intero anno;

3) se le dichiarazioni relative alle retribuzioni, presentate dai gestori al Provveditorato ai fini dell'ottenimento dei contributi statali sono per ciascun insegnante identiche, nell'importo e nel periodo cui si riferiscono, alle dichiarazioni presentate all'I.N.A.M. e

all'I.N.P.S. ai fini delle assicurazioni sociali e se riguardano tutti o solo una parte degli insegnanti:

ad Acireale:

- 1) Istituto Spirito Santo;
  - 2) Scuola Santa Rosalia delle Suore Canossiane;
  - 3) Centro Servizio Sociale;
- ad Adrano:
- 4) Istituto San Francesco d'Assisi;
- a Belpasso:
- 5) Scuola Sant'Angela Merici;
- a Biancavilla:
- 6) Collegio Serafico San Francesco;
- a Bronte:
- 7) Istituto Maria Ausiliatrice;
- a Calatabiano:
- 8) Istituto Sacro Cuore;
- a Caltagirone:
- 9) Istituto San Domenico Savio;
  - 10) Protettorato San Giuseppe;
  - 11) Istituto Sant'Angela Merici;
  - 12) Istituto Santa Maria di Gesù;
  - 13) Istituto San Pietro (a San Pietro di Caltagirone);
  - 14) Istituto Casa delle Fanciulle;
- a Catania:
- 15) Centro Italiano Solidarietà Sociale;
  - 16) Città dei Ragazzi;
  - 17) Orfanotrofio Sant'Antonio;
  - 18) Istituto Maddalena di Canossa;
  - 19) Istituto San Giuseppe;
  - 20) Oratorio Scuola San Giuseppe;
  - 21) Istituto San Giovanni Bosco;
  - 22) Educandato Regina Elena;
  - 23) Conservatorio San Vincenzo dei Paoli;
  - 24) Conservatorio delle Vergini al Borgo;
  - 25) Istituto Ancelle Riparatrici;
  - 26) Preventorio Marino « Casa del Sole »;
  - 27) Istituto Sant'Angela Merici;
  - 28) Istituto Gualandi per Sordomuti;
  - 29) Istituto Maria Santissima Assunta;
- a Giarre:
- 30) Istituto Sacro Cuore;
  - 31) Istituto Bonaventura;
- a Grammichele:
- 32) Istituto Ancelle Riparatrici;
- a Motta Sant'Anastasia:
- 33) Istituto Regina Pacis;
  - 34) Istituto Maria Immacolata (Orsoline);
- a Nicolosi:
- 35) Istituto Madonna di Lourdes;
- a Palagonia:
- 36) Istituto Cristo Re;
  - 37) Istituto San Giuseppe (Parrocchiale);
- a Paternò:
- 38) Villaggio San Francesco (Ragalna);
  - 39) Istituto Sant'Angela Merici;

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

- 40) Istituto San Domenico (Suore Domenicane);  
a Randazzo;
- 41) Istituto San Basilio;
- 42) Istituto Sant'Antida;  
a Riposto;
- 43) Istituto Maria Santissima Addolorata;  
a S. G. La Punta;
- 44) Istituto Sant'Angela Merici;  
a Santa Maria Licodia;
- 45) Istituto Sant'Angela Merici;  
a San Michele di Ganzaria;
- 46) Istituto Ancelle Riparatrici;  
a Santa Venerina;
- 47) Istituto Casa della Fanciulla;  
a Viagrande;
- 48) Istituto Figlie della Sapienza;  
a Zafferana;
- 49) Istituto Sant'Anna;  
a Misterbianco;
- 50) Casa Sacro Cuore;  
a Biancavilla;
- 51) Piccolo Seminario Arcivescovile.

Poiché diverse vertenze giudiziarie promosse da insegnanti interessati hanno dato

esito favorevole ed hanno accertato gravi irregolarità in materia di retribuzioni e di versamento di contributi assicurativi e poiché esistono fondati motivi per ritenere che nel settore indicato siano state consumate e si continuino a consumare irregolarità macroscopiche e inammissibili in uno Stato di diritto e che inoltre tali irregolarità in molti casi superano i limiti del codice penale, l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri interrogati non ritengano di dovere:

a) invitare l'Ispettorato del lavoro, il Provveditorato agli studi, l'Istituto nazionale della previdenza sociale e l'I.N.A.M. di Catania a collaborare per combattere le frodi e le irregolarità nel settore indicato;

b) promuovere un'inchiesta amministrativa e una giudiziaria volte ad accertare la situazione e le responsabilità, a riportare il pieno rispetto della legge nell'ambito delle scuole parificate in provincia di Catania, a tutelare i diritti degli insegnanti del settore, a colpire gli eventuali responsabili di irregolarità e di reati, a revocare il riconoscimento della parificazione ai gestori che abbiano violato le norme che regolano la vita e l'attività delle scuole parificate. (14105)

*Interrogazioni a risposta orale.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se, in seguito a quanto riferito con la risposta all'interrogazione n. 12486 in data 15 ottobre 1965, ritenga di dare sollecito corso al collegamento selettivo della città di Sora con Roma, superando le formalità tecniche e burocratiche che finora hanno ostacolato tale realizzazione.

L'adozione del collegamento in parola si rende quanto mai urgente ed importante non solo per eliminare i gravissimi disagi della popolazione interessata, ma soprattutto ai fini dello sviluppo economico della industriale città che è centro di incontro agricolo, industriale e commerciale delle popolazioni della Ciocciaria e del confinante Abruzzo.

(3273)

« SIMONACCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere come si intende affrontare la drammatica difficilissima situazione in cui si è venuto a trovare il comune di Marsala, che da cinque mesi non riesce a pagare gli stipendi e i salari ai dipendenti comunali.

(3274)

« MONTANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per sanare quello che dalla pubblica opinione e dalla stampa viene definito lo "scandalo" del Teatro dell'Opera di Roma.

« Infatti, mentre gli enti lirici e sinfonici italiani si dibattono in una profonda crisi, che incide profondamente sulla sistemazione economica dei lavoratori interessati — minacciati continuamente dal licenziamento — gli sperperi della quasi totalità degli enti ed in particolare di quello del Teatro dell'Opera di Roma non trovano alcuna giustificazione né artistica né culturale.

« In particolare, il recente allestimento del *Don Carlos*, il cui sfarzo ha costituito oggetto di severe critiche provenienti da ogni parte, non sembra possa costituire elemento idoneo a risolvere la crisi degli enti lirici, che hanno bisogno non di inutili orpelli, ma di sano coordinamento, di una saggia amministrazione, di un severo controllo.

(3275)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere se è

a conoscenza del gravissimo atto compiuto dal Procuratore generale della Corte d'appello di Roma dottor Giannantonio, che ha sostituito il magistrato Donato di Migliardo, nelle funzioni di pubblico ministero, in un noto processo in grado di appello, per la diversità di opinioni dello stesso, e per sapere se non ritenga necessario, a seguito di un fatto che viola intollerabilmente l'indipendenza di un magistrato, deferire il predetto Procuratore generale Giannantonio al giudizio disciplinare del Consiglio superiore della magistratura.

(3276)

« GUIDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere nei confronti dell'Amministrazione comunale di Milano, che ha ufficialmente assunto in occasione della manifestazione dell'Expotur atteggiamenti lesivi dell'onore e del prestigio dello Stato e della nazione spagnola.

(3277)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per sapere se sia a conoscenza della assegnazione, recentemente avvenuta, di 10 dipendenti della Officina locomotive di Verona in sussidio alla Squadra rialzo, ciò che ha suscitato preoccupazioni ed allarme, giustificati essenzialmente da questi due motivi:

1) dal fatto che nel 1958 una misura consimile venne presto seguita da trasferimenti definitivi cui fece seguito una sensibile riduzione del personale (da 1.540 a 1.300 unità);

2) dal timore che, essendo tale officina esclusa dal piano decennale, essa non debba, secondo i disegni ministeriali, venire destinata a centro di locomotive a vapore, con gravi conseguenze per il personale ed in netto contrasto con la funzione che capacità di tecnici e di operai — facilmente documentabili — ad essa garantiscono nel quadro di un reale, democratico sviluppo del servizio ferroviario.

« Per conoscere in merito il parere del Ministro e gli intendimenti dell'Amministrazione.

(3278)

« AMBROSINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se è a sua conoscenza

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

che l'Istituto nazionale assicurazione malattie (I.N.A.M.) si appresta a sostituire gli attuali n. 229 avvocati liberi professionisti con un nucleo di avvocati funzionari. Il Consiglio di amministrazione del predetto istituto, con propria deliberazione del 29 ottobre 1965, avrebbe, infatti, già deciso di costituire il "Ruolo legale" assegnando ad esso un organico di 200 posti di avvocato.

« A parte il danno che, da tale indirizzo, deriva agli attuali legali, i quali hanno a proprie spese organizzato — al fine di corrispondere alle esigenze dell'istituto — uffici specializzati con personale da essi retribuito, il provvedimento non può non comportare un forte aggravio finanziario per l'istituto, già, come è noto, largamente indebitato.

« Il finanziamento necessario all'istituzione del "Ruolo legale" dovrebbe — nella previsione — essere coperto dalla riscossione degli onorari finora percepiti dai legali esterni secondo le liquidazioni di competenze ed onorari disposte dal giudice a carico dei debitori solvibili (per quelli insolvibili, i liberi professionisti percepiscono dall'istituto soltanto il rimborso delle spese vive sostenute per le procedure).

« Questa previsione, posta a base della deliberazione 29 ottobre 1965, parte da un presupposto errato, in quanto gli onorari finora percepiti dai legali esterni sono comprensivi delle spese vive anticipate dai legali stessi e che si aggirano sul 35 per cento dell'intero ammontare liquidato dal giudice. In conseguenza i 485 milioni di lire, su cui l'istituto ha fondato la previsione di incasso, si riducono in effetti a circa 325 milioni, assolutamente insufficienti a coprire le spese del nuovo "ruolo", tenendo presente che per il servizio interno legale non basta disporre dei 200 avvocati in programma, ma bisogna necessariamente dotare gli uffici di quel personale ausiliario (dattilografi, archivisti, fattorini, ecc.) che ne assicuri il funzionamento.

« Si aggiunge poi che l'istituto non potrebbe far trattare dagli istituendi legali interni le pratiche di surroga, perché ciò costituirebbe violazione di legge, non potendo l'I.N.A.M., ente pubblico, riscuotere in sede stragiudiziale emolumenti professionali e dovendo i detti legali — iscritti all'albo professionale speciale — trattare soltanto affari giudiziari di interesse dell'istituto.

« Non sono certamente ignorati dal Ministro interrogato i grossi problemi finanziari, organizzativi e professionali che soluzioni

analoghe a quella che oggi si propone l'I.N.A.M. hanno sollevato all'interno di altri istituti, senza apportare agli stessi alcuno dei vantaggi che si ripromettevano e creando situazioni di notevole difficoltà.

« Anche sulla scorta di tali esperienze negative, appare pertanto quanto meno inopportuno il provvedimento che l'I.N.A.M. vorrebbe adottare, senza, infine, contare che lo stesso risulta del tutto "intempestivo", in vista della progettata riforma della riscossione dei contributi previdenziali ed assistenziali, che, inserendo gli stessi nel sistema di riscossione delle imposte dirette, deve conseguire, tra gli altri, anche lo scopo di liberare gli istituti a cui i contributi sono destinati dalle costose organizzazioni che attualmente debbono mantenere. Con tale riforma è evidente la superfluità del mantenimento di organici e di ruoli legali interni degli istituti.

(3279)

« GONELLA GIUSEPPE, FRANCHI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri degli affari esteri e della difesa, per conoscere quali ragioni li abbiano indotti a non ritenere doveroso che uno dei tanti ministri e sottosegretari rappresentasse il Governo italiano alla cerimonia, presso l'Ambasciata sovietica, nel corso della quale sono state consegnate le decorazioni concesse dal Governo dell'U.R.S.S. a quattro cittadini romani — Ersilia Pizzi, Idrana Montagna, Aldo Farabullini, Luigi De Zorzi — che furono tra i più coraggiosi nell'aiutare cittadini sovietici, fuggiti dalla prigionia nazista per unirsi alle forze della Resistenza italiana e combattere anche per la libertà del nostro Paese.

(3280)

« SERBANDINI, AMENDOLA GIORGIO, SERENI, BOLDRINI, SANDRI, ALATRI, BIANCANI, MELLONI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per sapere se è a conoscenza del fatto che la ditta Salvatore Restivo di Palermo, nelle more del suo assorbimento da parte dell'Azienda municipalizzata autotrasporti, violando leggi e regolamenti abbia portato l'organico aziendale da 107 a 221 unità attraverso assunzioni indiscriminate; e per sapere altresì quali provvedimenti s'intenda adottare affinché la ditta sopradetta sia costretta al rispetto delle leggi e dei regolamenti vigenti in materia.

(3281)

« SPECIALE ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga opportuno emanare precise disposizioni in merito alla applicazione della legge n. 1064 del 31 ottobre 1955 (disposizioni relative alle generalità in estratti atti e documenti e modificazioni all'ordinamento dello stato civile), la quale viene palesemente ed impunemente violata nei pubblici uffici, suscitando giustificate reazioni soprattutto da parte dei cittadini che questa legge intende tutelare.

« La più evidente prova di tale fatto è fornita dai moduli da riempire per chi voglia partecipare ad un pellegrinaggio all'estero, al fine di ottenere il rilascio del passaporto collettivo da parte delle questure. Su tale modulo non solo è richiesta la indicazione di paternità e maternità, ma una nota in calce sottolinea la richiesta.

« Gli interroganti chiedono se i motivi sociali ed umani per cui la legge è nata sono ancora validi o se basta una violazione generalizzata per far cadere una norma che, a lungo invocata, è stata approvata dopo un difficile iter parlamentare e della quale gli interessati non hanno il coraggio di chiedere l'adempimento, soprattutto quando in pubblici uffici, in presenza di altre persone, il loro stato di illegittimi viene chiaramente reso noto, contravvenendo alla legge citata.

(3282) « DAL CANTON MARIA PIA, MERENDA, MIOTTI CARLI AMALIA, LUCIFREDDI, SAMMARTINO, BERTÈ, BIMA, CATTANEO PETRINI GIANNINA, DE MARIA, CALVETTI, SARTOR, DOSSETTI, CARRA, PENNACCHINI, GIRDARDIN, DE MEO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri della sanità, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e del turismo e spettacolo, per sapere se — essendo ormai certamente a conoscenza della grandiosa manifestazione unitaria effettuata dalla popolazione della Valle Bormida, guidata dai sindaci, l'11 novembre 1965, allo scopo di protestare contro la inadempienza che i Ministeri competenti hanno ancora una volta dimostrato con riferimento agli impegni presi per far cessare i danni arrecati dallo stabilimento A.C.N.A.-Montecatini di Cengio — non ritengano di convocare immediatamente la Commissione interministeriale, *ad hoc* costituita con sede permanente presso il Ministero della sanità, allo scopo di decidere, dopo più di quarant'anni di tergiversazioni, quali provvedimenti debbano essere presi, atti a sbloc-

care l'intollerabile situazione entro il 31 dicembre 1965, data fissata come punto di riferimento per altre drastiche decisioni che popolazioni e consigli comunali della Valle Bormida hanno deciso di prendere, qualora non sia fatta giustizia.

(3283)

« BIANCANI, BO, LENTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere se siano a conoscenza dei seguenti fatti:

1) che il settimanale *ABC* ha subito nel 1965 ben 24 sequestri sui 43 numeri usciti;

2) che il tribunale di Milano, dibattendo sui sequestri, per ben 12 volte ha assolto il direttore del settimanale con la formula " perché il fatto non costituisce reato ";

3) che il pubblico ministero non ha mai portato in giudizio per direttissima, come prevede la legge, il direttore responsabile, provocando notevoli danni morali e materiali al settimanale, non certo riparabili con le successive sentenze di assoluzione;

4) che è apparso evidente alla pubblica opinione il diverso trattamento usato nei confronti dell'*ABC* rispetto ad altri settimanali che affrontano problemi analoghi, ma in chiave politica diversa;

5) che l'operazione di polizia, la quale ha portato al sequestro del 18 ottobre 1965, è stata violenta ed illiberale.

« Ciò premesso gli interroganti, mentre ritengono che i fatti sopraelencati abbiano chiaro sapore discriminatorio ed anticostituzionale, e che essi siano altresì illegittimi, perché violano l'articolo 21 della Costituzione e la legge 12 dicembre 1960, n. 1591 (sulla base della quale i sequestri in oggetto sono stati eseguiti), chiedono un'indagine accurata sui fatti, atta ad accertare le responsabilità e la punizione dei responsabili di eventuali eccessi, allo scopo di ribadire il fondamentale diritto di libertà di stampa nel nostro paese.

(3284)

« DELLA BRIOTTA, USVARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere cosa pensa e quali decisioni intende prendere nei confronti del prefetto di Mantova dottor Girolamo Speciale, a proposito del non avvenuto pagamento della sua imposta di famiglia per gli anni 1963, 1964 e 1965 che ha provocato l'iscrizione a ruolo tardivamente.

(3285)

« USVARDI, COLOMBO RENATO, AMADEI GIUSEPPE ».

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

*Interpellanze.*

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro di grazia e giustizia, per sapere se siano a conoscenza del grave provvedimento, adottato dal Consiglio superiore della magistratura, con cui si dispone il collocamento a riposo di un magistrato di appello per essere stato eletto consigliere comunale in un comune fuori della circoscrizione giudiziaria nella quale esercita le proprie funzioni, in dispregio al dettato dell'articolo 51 della Costituzione, richiamandosi a norme dell'ordinamento giudiziario dell'epoca fascista, dalle quali non erano previste cariche elettive. (646) »

« DE GRAZIA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali conseguenze il Governo intenda trarre dalle recenti dichiarazioni fatte dal Ministro degli affari esteri, onorevole Fanfani, il quale ha ritenuto necessario portare clamorosamente a conoscenza della opinione pubblica italiana e straniera:

*a)* che il proprio punto di vista era nettamente contrario alla linea politica adottata recentemente dal Governo nella grave questione della ammissione della Cina all'O.N.U.;

*b)* che egli ha presentato, insistendovi per ben tre volte, le proprie dimissioni dal Governo, senza che questo abbia ritenuto darvi corso.

« Gli interpellanti chiedono di conoscere se — a seguito dell'aperto contrasto manifestatosi e con le dichiarazioni suddette denunciato tra il Ministro degli affari esteri ed il Presidente del Consiglio — non si ritenga gravemente pregiudizievole per gli interessi della nazione italiana la incertezza anzi la contraddittorietà nella condotta della politica estera dell'Italia e se pertanto non si ravvisi politicamente insostenibile la presente situazione e composizione di Governo. (647) »

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

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Governo, per conoscere quali urgenti e idonei provvedimenti si intendono adottare per sbloc-

care la insostenibile situazione di quei comuni che, non trovandosi nella possibilità di assicurare il regolare pagamento delle retribuzioni al personale dipendente, sono sistematicamente paralizzati da ricorrenti scioperi di protesta, i quali creano grave disagio e talvolta situazioni di pericolo per le popolazioni interessate, per come è avvenuto in questi giorni a Marsala, ove i comunali non sono stati pagati per quasi cinque mesi consecutivi, e potrà verificarsi quanto prima a Trapani per una situazione pressoché analoga. (648) »

« BASSI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere — considerata l'intervista del Ministro degli affari esteri, onorevole Fanfani, da cui risulta il suo dissenso sulle direttive fondamentali dei nostri rapporti internazionali e il suo rifiuto di assumere le responsabilità che gli competono costituzionalmente — come tale posizione del Ministro degli affari esteri si concili con i normali criteri di guida della nostra politica estera in un momento particolarmente delicato. (649) »

« MALAGODI, CANTALUPO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'industria e commercio, del lavoro e previdenza sociale, del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali, per sapere se, in considerazione:

*a)* della grave situazione in cui versano gli ottomila lavoratori del cotonificio Valle di Susa (Torino), che da diversi mesi sono sospesi a zero ore, devono ancora percepire retribuzioni arretrate, e sono esposti a una pesante minaccia di licenziamenti massicci;

*b)* del fatto che il cotonificio torinese è un'azienda moderna e decisiva del settore tessile, e che rappresenta una insostituibile fonte di lavoro e di ricchezza per le popolazioni e l'economia delle vallate torinesi;

*c)* del fatto che il Governo, tramite il Ministro dell'industria e del commercio, aveva assunto l'impegno di articolare il suo intervento nella questione "Valle Susa" promuovendo e patrocinando, presso il tribunale di Milano, una gestione provvisoria del cotonificio Valle di Susa, affidata alla S.E.I.T., società pubblica di emanazione I.M.I.;

*d)* del fatto che tale soluzione sta per essere scavalcata e scalzata da una soluzione completamente diversa, e cioè quella di affidare l'azienda ad una società privata formata da potenti gruppi finanziari (Fiat, Pirelli, Snia Viscosa, Chatillon, Montecatini) e da

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 25 NOVEMBRE 1965

istituti bancari di indirizzo pubblico (Medio-banca);

e) del fatto che in questo caso banche statali agirebbero in sostegno della preoccupante manovra di grandi gruppi privati, volta ad appropriarsi del moderno cotonificio nel quadro dei disegni di ristrutturazione e di concentrazione monopolistica del settore, con grande pregiudizio dei livelli d'occupazione;

non ritengano di dover riconfermare e ampliare gli impegni assunti precedentemente, dando corso ad un intervento dello Stato, che estrometta la vecchia proprietà, impedisca l'assorbimento dell'azienda da parte dei grandi gruppi privati, si faccia promotore della pubblicizzazione del cotonificio Valle di Susa, salvaguardando il salario e l'occupazione degli ottomila lavoratori del cotonificio torinese.

« In particolare, ai fini della soluzione dei problemi immediati e di prospettiva del cotonificio Valle Susa, si chiede che:

a) il Governo, tramite una società di gestione pubblica o meglio ancora attraverso l'I.R.I. — che possiede l'attrezzatura tecnica e direzionale e l'esperienza per garantire lo avvio immediato della produzione e del lavoro nel cotonificio ed il pagamento immediato dei salari arretrati — offra garanzie valide ed adeguate, tra cui, in particolare, il mantenimento del livello d'occupazione, tali da stroncare la manovra della società monopolistica privata e da ottenere dal tribunale la gestione provvisoria del cotonificio Valle di Susa;

b) il Governo promuova e patrocini, come soluzione di sbocco della gestione provvisoria, la acquisizione del cotonificio Valle di Susa da parte dell'I.R.I., mettendo a disposizione dell'istituto i mezzi eventualmente necessari; operazione di acquisizione del cotonificio che l'I.R.I. può disporre per statuto, mediante l'utilizzazione del " fondo di rotazione " in sua dotazione.

(650) « SULOTTO, FIBBI GIULIETTA, GRANATI, MAZZONI, ABENANTE, SACCHI, SPAGNOLI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se — a seguito di numerosi recenti episodi giudiziari, quali i procedimenti penali in corso contro varie migliaia di vigili urbani, numerosi dirigenti sindacali, pubblici dipendenti e dipendenti di enti locali, e per ultimo la condanna pronunciata contro 25 dipendenti della società Zep-pieri — il Governo non ritenga assurdo e paradossale lasciare alla discrezionale valutazione delle autorità di polizia e della autorità giudiziaria la legittimità o meno nei singoli casi dell'esercizio di un diritto espressamente sancito dalla Costituzione, quale il diritto di sciopero;

se l'improvviso addensarsi in questo periodo delle denunce e dei procedimenti penali — mentre per oltre quindici anni ciò non erasi verificato — e la indifferenza assoluta della autorità di Governo di fronte alla gravità inaudita del fenomeno non costituiscano manifestazione e sintomo di una politica di intimidazione nei confronti dei lavoratori, specie dipendenti pubblici o da pubblici servizi, in modo da costringerli — per la preoccupazione di vedersi processati per l'esercizio di un diritto costituzionale — a rinunciare al diritto medesimo e quindi alla possibilità di sciopero.

« Se pertanto il Governo non ritenga suo stretto dovere di promuovere, con i suoi poteri di iniziativa, una definitiva e formale soluzione di un problema, che, investendo i più vitali interessi e le fondamentali libertà civili di milioni di lavoratori, non può ulteriormente rimanere affidato a singole e sempre opinabili valutazioni poliziesche o giudiziarie, con il pericolo che erronee o non convincenti interpretazioni abbiano a determinare, da parte dei lavoratori di tutte le categorie, legittime reazioni per la tutela della loro libertà e dell'esercizio dei loro diritti.

(651)

« ROBERTI ».