

632.

SEDUTA DI LUNEDÌ 6 MARZO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

INDICE			
	PAG.		PAG.
Congedi	32109	Interpellanze (Svolgimento):	
Disegni di legge:		PRESIDENTE	32111
<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	32109	CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per</i>	
<i>(Presentazione)</i>	32109	<i>l'agricoltura e le foreste</i>	32127, 32128
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	32109	CASTELLUCCI	32112, 32122
Proposte di legge:		LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>	
<i>(Annunzio)</i>	32109	<i>trasporti e l'aviazione civile</i>	32121, 32122
<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	32109	MALFATTI FRANCESCO	32123, 32127
<i>(Svolgimento)</i>	32111	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	32110
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	32128	Dimissioni del deputato De Pasquale:	
		PRESIDENTE	32110
		LACONI	32111
		Ordine del giorno della seduta di domani	32129

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17.

FABBRI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 2 marzo 1967.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bartole, Corona Giacomo, De Ponti, De Zan, Fabbri Francesco, Girardin, Gitti, Pitzalis, Rampa, Romanato, Scelba e Spinelli.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e della previdenza sociale ha presentato il disegno di legge:

« Miglioramenti del trattamento posto a carico del fondo speciale di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di telefonia e modifiche alle leggi 4 dicembre 1956, n. 1450, e 11 dicembre 1962, n. 1790 » (3866).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

ORLANDI ed altri: « Norme integrative al testo unico delle leggi sull'ordinamento della Avvocatura dello Stato, approvato con regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611 e modificato dal decreto legislativo 2 marzo 1948, n. 155 » (3862);

GRILLI ed altri: « Collocamento in ruolo di insegnanti che abbiano riportato l'idoneità in pubblico concorso » (3863);

DE LORENZO ed altri: « Adeguamento dell'indennità premio di servizio per gli iscritti all'Istituto nazionale assistenza dipendenti enti locali » (3864);

ROMANATO ed altri: « Immissione nei ruoli delle scuole secondarie superiori degli insegnanti abilitati » (3865).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svol-

gimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; dell'ultima, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Aumento del contributo annuo dello Stato a favore della " Fondazione acropoli alpina " » (*Approvato da quella IV Commissione*) (3861).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla IV Commissione (Giustizia):

« Modificazione dell'articolo 289 del codice della navigazione » (3832) (*Con parere della X Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e Tesoro):

« Ruolo speciale mansioni d'ufficio per sottufficiali della Guardia di finanza » (*Approvato dalla VI Commissione della Camera e modificato dalla V Commissione del Senato*) (2951-B) (*Con parere della V Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Adeguamento del contributo dovuto al fondo di previdenza per gli impiegati dipendenti da esattorie e ricevitorie delle imposte dirette ai sensi dell'articolo 10, n. 2, lettera b), della legge 2 aprile 1958, n. 377 » (3833);

« Modifica dell'articolo 5 della legge 20 febbraio 1958, n. 93, sulla assicurazione obbligatoria dei medici contro le malattie e le lesioni causate dall'azione dei raggi X e delle sostanze radioattive » (3836) (*Con parere della IV Commissione*);

alla XIV Commissione (Sanità):

« Disciplina dell'arte ausiliaria sanitaria di ottico » (*Approvata dalla XI Commissione*)

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1967

del Senato) (3811) (Con parere della IV, della VI e della VIII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

SCALIA ed altri: « Istituzione della qualifica di assistente alla vigilanza nei ruoli dell'Istituto superiore di sanità » (3384) (Con parere della V e della XIV Commissione);

MILIA: « Ammissione agli esami orali dei maestri elementari di ruolo, già direttori didattici incaricati, ex combattenti, mutilati e invalidi di guerra o appartenenti a categorie assimilate, che hanno riportato una votazione non inferiore a trenta cinquantesimi in una delle prove scritte nei concorsi a posti di direttore didattico » (3634) (Con parere della V e della VIII Commissione);

alla II Commissione (Interni):

RAFFAELLI e CURTI IVANO: « Norme per la istituzione di lavanderie e stirerie meccaniche e di ristoranti popolari e modifiche al testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, e al testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578, sulla assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle province » (1500) (Con parere della I, della V, della IX e della XIII Commissione);

alla IV Commissione (Giustizia):

COCCO ORTU ed altri: « Autorizzazione a procedere per reati commessi in servizio di polizia » (3818) (Con parere della I e della II Commissione);

alla VIII Commissione (Istruzione):

PELLICANI ed altri: « Riconoscimento giuridico dell'Istituto superiore di scienze sociali di Urbino » (3516) (Con parere della V Commissione);

ERMINI: « Modifica dell'articolo 53, alinea 5, del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito, con modificazioni, in legge 23 dicembre 1966, n. 1142 » (3822) (Con parere della V Commissione);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Aumento del contributo a carico dello Stato per l'assistenza di malattia per gli ar-

tigiani e modifiche alla legge 29 dicembre 1956, n. 1533 » (3837) (Con parere della V Commissione);

alle Commissioni riunite IX (Lavori pubblici) e XIII (Lavoro):

AMENDOLA PIETRO: « Modifiche ed integrazioni alla legge 14 febbraio 1963, n. 60 » (3819).

L'VIII Commissione (Istruzione) ha deliberato di chiedere che la proposta di legge, già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

ROMANATO ed altri: « Proroga degli incarichi di insegnamento e soppressione dell'articolo 5 della legge 4 giugno 1962, n. 585 » (3765).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La IX Commissione (Lavori pubblici) ha deliberato di chiedere che la seguente proposta di legge, già ad essa assegnata in sede referente, le sia deferita in sede legislativa:

COLLESELLI ed altri: « Modificazioni alle norme concernenti la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico per le zone devastate dalla catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963 » (3678).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Dimissioni del deputato De Pasquale.

PRESIDENTE. Informo di aver ricevuto dall'onorevole De Pasquale la seguente lettera in data 3 marzo 1967:

« Signor Presidente,

avendo deciso di partecipare direttamente alle prossime elezioni siciliane, rassegno le dimissioni dal mandato parlamentare, in ottemperanza alle norme contenute ed ai termini stabiliti nelle leggi regionali che regolano la materia elettorale. Nella consapevolezza che le esperienze acquisite nei nove an-

ni durante i quali ho avuto l'onore di far parte della Camera dei Deputati costituiscono un prezioso patrimonio per i nuovi impegni cui dovrò assolvere al servizio della Repubblica, della Sicilia e delle classi lavoratrici, desidero rinnovare a lei l'espressione della mia più profonda stima ed a tutti i colleghi deputati i miei più cordiali saluti.

PANCRAZIO DE PASQUALE ».

È costume della Camera, in casi del genere, di respingere le dimissioni presentate da un collega, per qualsiasi ragione. In questa circostanza, però, l'atto di cortesia della Camera rischierebbe di pregiudicare il rispetto di termini essenziali per la presentazione della candidatura.

Prima di porre in votazione l'accettazione delle dimissioni, mi sia consentito di esprimere il rammarico mio e dell'Assemblea per il fatto che l'onorevole De Pasquale lasci questa Camera, che, per altro, ne ricorderà a lungo le chiare capacità e le doti di spirito.

LACONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è un po' troppo presto per fare l'elogio dell'onorevole Pancrazio De Pasquale. Mi limiterò quindi soltanto a dire che tutti i suoi compagni di gruppo e credo anche i suoi avversari hanno certamente avuto modo, nel corso di queste due legislature, di apprezzare le sue doti di serietà, di preparazione, di equilibrio, di contenuta passione politica. Di qui oggi il nostro rammarico e, credo, il rammarico di tutti i colleghi che hanno avuto modo di lavorare insieme con lui e che queste doti hanno potuto apprezzare nella nostra fatica quotidiana. Ma come l'onorevole De Pasquale ha detto nella sua stessa lettera, come il Presidente ha rilevato, vi sono in una democrazia articolata come la nostra esigenze che forse la legge non favorisce abbastanza, anzi, in qualche misura, intralcia o rende di difficile soddisfacimento: sono le esigenze di uno scambio di esperienze e di forze dal centro alla periferia e dalla periferia al centro.

Oggi questa esigenza si presenta per il nostro partito, e forse anche al di là dell'ambito del nostro partito, per l'assemblea siciliana. abbiamo bisogno di rafforzare il nostro gruppo regionale e siamo convinti che l'esperienza che l'onorevole De Pasquale ha maturato in questa Assemblea, le doti che ha dimostrato di possedere saranno preziose per la

lotta che il nostro partito e il nostro gruppo regionale conducono per l'avvenire della Sicilia e per il rafforzamento della sua autonomia.

Per questo daremo voto favorevole all'accettazione delle dimissioni e invitiamo la Camera ad accogliere l'analogo invito del Presidente.

La lotta che si combatte è la stessa, sia che la si combatta qui in quest'aula, sia che si combatta alla periferia, soprattutto in una grande assemblea democratica quale è l'assemblea della regione siciliana.

Noi pensiamo che l'onorevole De Pasquale, dopo aver dato ai suoi compagni siciliani il contributo che oggi gli si chiede, forse, in un avvenire non lontano, potrà anche ritornare qui e riportarci le sue nuove esperienze.

Con questo augurio di rivederlo in questa aula, con la convinzione di saperlo in un posto di lotta e di combattimento non meno importante di questo, rivolgo da parte del gruppo comunista il nostro saluto affettuoso, il nostro arrivederci affettuoso, all'onorevole De Pasquale e confermo che il nostro gruppo voterà a favore delle dimissioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'accettazione delle dimissioni dell'onorevole De Pasquale.

(È approvata).

Svolgimento di una proposta di legge.

La Camera accorda la presa in considerazione alla seguente proposta di legge, per la quale il presentatore si rimette alla relazione scritta e il Governo, con le consuete riserve, non si oppone:

SCARASCIA MUGNOZZA: « Contributo al Centro italiano di formazione europea (CIFE) » (3540).

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze.

Lo svolgimento della interpellanza Cuttitta (855) è rinviato ad altra seduta su richiesta dell'interpellante.

Segue l'interpellanza degli onorevoli Castellucci, Delle Fave, Forlani, Orlandi, Tozzi Condivi, Rinaldi e Tambroni Armaroli, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei trasporti e aviazione civile, dei lavori pubblici e del bilancio, « per conoscere: visto il decreto del Presidente della

Repubblica 7 aprile 1966, n. 427, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 24 giugno 1966, n. 154, recante la soppressione, allo scopo di procedere al suo smantellamento, del tronco ferroviario a scartamento ordinario Pergola-Fermignano in provincia di Pesaro, di chilometri 42, già devastato da eventi bellici e non riattivato, escludendo così definitivamente la possibilità di ripristino del servizio ferroviario tra Fabriano e Urbino; considerato che tale provvedimento, che ha suscitato la vibrata protesta delle popolazioni marchigiane, che intravedono il primo atto della progettata soppressione delle ferrovie interne della regione, non trova giustificazione neppure come inizio di risanamento economico della azienda ferroviaria, perché il tronco soppresso era inattivo e non determinava alcun onere per l'azienda stessa; considerato che la decretata soppressione interrompe il sistema ferroviario interno delle Marche, organicamente concepito e costituito per realizzare una via di comunicazione sicura e necessaria per il collegamento trasversale delle numerose valli in un territorio anfrattoso e difficile, montano e pedemontano per la maggior parte, in cui la viabilità ordinaria era e rimane tuttora un problema non risolto, anzi neppure affrontato e che per tale ragione i grossi mezzi di locomozione costituiscono un trasporto rischioso, costoso, disagiabile e in nulla paragonabile a quello ferroviario; considerate le esigenze sociali, economiche e tecniche, con riferimento alla numerosissima popolazione studentesca di ogni ordine e grado che quotidianamente usufruisce del servizio ferroviario, alle ragioni di sviluppo economico ed all'assoluta inadeguatezza tecnica del sistema stradale ordinario; appreso inoltre che sarebbe imminente la sospensione del servizio passeggeri sul tratto ferroviario Fabriano-Sassoferrato-Pergola (della stessa linea Fabriano-Urbino) nel quale venne effettuato con esito negativo un esperimento di sospensione dal 5 dicembre 1963 al 13 gennaio 1964, e che la stessa sorte è già prospettata per il tronco Urbino-Fano, compresi fra le linee a scarso traffico e fortemente deficitarie, per la sola ragione di conseguire un'economia per l'azienda, trascurandosi le anzidette esigenze sociali, economiche e tecniche; ricordato che sono state disattese, anche se non prima apertamente respinte, tutte le istanze delle popolazioni, espresse ripetutamente nel corso degli ultimi vent'anni dai rappresentanti degli enti locali, da categorie economiche, da comitati appositamente costituiti, come pure sono stati trascurati voti e pareri in varie forme espressi dal Parlamento

in diverse circostanze e da ultimo chiaramente riaffermati dalla X Commissione permanente (Trasporti) della Camera nel testo del parere 1° luglio 1966 alla V Commissione (Bilancio e programmazione economica) per il settore trasporti sul programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-1970, e dal Comitato regionale per la programmazione economica delle Marche nell'ordine del giorno approvato all'unanimità nella seduta del 10 giugno 1966; rilevato infine con rammarico che, nonostante le precedenti e ripetute assicurazioni del ministro dei trasporti, specialmente nella occasione della discussione degli stadi di previsione annuali del Ministero stesso, il provvedimento è stato assunto ed altri sono per esserlo, senza che siano stati consultati autorità e rappresentanze locali e neppure il Parlamento, unico organo costituzionale competente a decidere anche di questa materia che interessa problemi politici generali soprattutto in sede di programmazione economica nazionale e regionale; considerato che il risanamento economico della azienda non può consistere (né per tale via essere conseguito) nella soppressione del servizio nelle zone in cui la sostituzione si rende impossibile o difficile o comunque disagiabile; se il Governo intende: 1) provvedere alla tempestiva revoca del decreto soppressivo e alla conseguente ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano, soddisfacendo il diritto e la paziente attesa delle popolazioni con il ripristino del servizio sull'intera linea Fabriano-Urbino; 2) consultare il Parlamento sulle decisioni circa la sospensione del servizio o la soppressione di tronchi ferroviari; 3) subordinare in ogni caso, per l'indispensabile coordinamento, la sospensione del servizio o la soppressione di tronchi ferroviari alla esistenza o alla preventiva costruzione di una rete stradale ordinaria moderna, adeguata e sicura per la effettuazione del servizio sostitutivo che si dimostri più efficiente ed economico di quello ferroviario e più vantaggioso per le popolazioni » (861).

L'onorevole Castellucci ha facoltà di svolgerla.

CASTELLUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa interpellanza che ho avuto l'onore di presentare unitamente ai colleghi Delle Fave, Forlani, Orlandi, Tozzi Condivi, Rinaldi e Tambroni, si riferisce al problema delle ferrovie marchigiane nel suo complesso ed ha preso lo spunto dalla pubblicazione, inaspettata per la verità, sulla *Gazzetta ufficiale* del 24 giugno 1966, n. 154, del decre-

to del Presidente della Repubblica 7 aprile 1966, n. 427, con cui si dispone la soppressione, allo scopo di procedere al suo smantellamento, del tronco ferroviario a scartamento ordinario Pergola-Fermignano in provincia di Pesaro, di chilometri 42, già devastato da eventi bellici e non riattivato, escludendo così definitivamente la possibilità di ripristino del servizio ferroviario tra Fabriano ed Urbino.

Noi abbiamo presentato questa interpellanza la Presidente del Consiglio ed ai ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dei lavori pubblici e del bilancio per esaminare non soltanto la questione specifica della soppressione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano, ma anche tutta la questione delle ferrovie interne marchigiane; tali ferrovie furono attivate tra il 1886 e il 1915, e ormai da troppi anni sentiamo annunciare che esse dovranno essere smantellate e soppresse. In tal modo queste linee ferroviarie a scartamento ordinario saranno abbandonate al loro destino, e per primo lo sarà il tronco Fermignano-Pergola.

Sulla linea Fabriano-Sassoferrato-Pergola e sulla Urbino-Fermignano-Fano (per ora non si parla della Fabriano-Albacina-Macerata-Civitanova Marche) pende, come diceva nel 1962 il collega Boidi in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, questa spada di Damocle, e tale incertezza ha provocato già dei danni, per cui è inutile fare cenno agli altri che potrebbero determinarsi qualora il progetto dell'amministrazione ferroviaria dovesse essere approvato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

CASTELLUCCI. Nella nostra interpellanza noi abbiamo prima di tutto contestato che si possa sopprimere, per decreto, questo tronco ferroviario. Esso, in realtà, non costava niente e la sua soppressione non contribuirà in alcun modo al risanamento della gestione dell'azienda ferroviaria.

Io non sono un giurista, ma mi permetto fare alcune osservazioni che hanno una logica giuridica, oltre che una logica economica e sociale.

Il sistema ferroviario marchigiano oggi viene considerato, per dimostrare l'opportunità della sua soppressione, in tronchi separati, a sé stanti; il che noi contestiamo in modo assoluto, perché le ferrovie interne marchigiane sono state progettate e costruite in armonia con esigenze di coordinamento, di collegamento, di trasporto di persone e di merci nell'interno della regione, oltre che di collegamento con le linee di grande comunicazione

che attraversano la regione stessa: la ferrovia adriatica in senso longitudinale e l'Ancona-Roma in senso trasversale (quindi in funzione anche del traffico affluente su queste linee di maggiore interesse, vorrei dire anzi di interesse nazionale).

Mi permetto di osservare innanzitutto che le ferrovie marchigiane furono così costruite in virtù di un provvedimento legislativo. Fu il Parlamento a decidere la costruzione di quelle ferrovie, e quindi è il Parlamento che oggi, come ieri, deve farsi interprete delle esigenze sociali, oltre che economiche, di quelle popolazioni.

Sarebbe nuova l'affermazione che le ferrovie rappresentano una industria. Per noi le ferrovie rappresentano un servizio, un servizio essenziale, la cui gestione deve avvicinarsi a quella industriale, pur non trattandosi di un'azienda industriale. Le ferrovie non hanno scopo di lucro; il loro scopo è quello di prestare un servizio che deve prefiggersi il risultato di raggiungere il pareggio, non di realizzare un profitto. Quando anche non si raggiungesse il pareggio, vi sarebbero sempre, per determinate zone, esigenze di carattere sociale ed economico o di carattere tecnico (mancanza di strade su cui possano correre mezzi sostitutivi) che non vanno trascurate.

Evidentemente, il servizio deve permanere per l'utilità delle popolazioni anche quando non è economico, cioè anche quando non raggiunga il pareggio. Diversamente, dovremmo non soltanto sopprimere un terzo delle ferrovie nazionali — quei 5 mila chilometri e più, di cui si parla da tanti anni, sui 16 mila chilometri della rete nazionale — ma anche sospendere o sopprimere molte altre migliaia di chilometri della stessa rete nazionale e — poiché lo Stato ha il diritto di intervenire anche sulle gestioni degli enti locali — gli stessi servizi di trasporto urbano, che sono enormemente deficitari tanto nelle grandi città quanto in quelle minori, e in modo particolare in città come Roma, Napoli, Palermo, ecc.

Come per l'ennesima volta dimostrerò — o almeno come spero di dimostrare — mi pare che l'intervento dello Stato tendente a ridimensionare la rete ferroviaria deficitaria non sia stato finora sorretto da una considerazione equanime delle esigenze di talune zone, dove le ferrovie sono veramente un mezzo insostituibile di trasporto; dove la popolazione, per il lavoro che è costretta a svolgere, ha le stesse esigenze e non ha gli stessi benefici della popolazione delle grandi città. E non si dica che questo è uno spunto dema-

gogico, perché soltanto chi vive in quelle zone può rendersi conto della necessità della ferrovia: io stesso, che vivo in esse e mi trovo vicino ad una stazione ferroviaria, ho avuto più volte la possibilità di effettuare controlli significativi, specialmente in determinate circostanze, come quelle del Natale 1963 e dei primi di gennaio del 1964. Chi vive in queste zone evidentemente si accorge della differenza oggettiva che esiste nei servizi pubblici offerti alle popolazioni che abitano nei piccoli centri o nelle campagne, da un lato, e a quelle che vivono nelle città, dall'altro.

D'altra parte non vi sarebbe stata tutta questa corsa verso la città se fossimo riusciti a portare nelle campagne quei servizi civili, essenziali, che sono giustamente reclamati dalle popolazioni, invece di tentare di sopprimere servizi istituiti con tanto sacrificio 60 o 70 anni or sono, servizi che non soltanto rispondono alle esigenze, ma sono di essenziale necessità per quelle zone, sia nell'aspetto sociale, sia nell'aspetto dello sviluppo economico.

Vorrei tornare alle osservazioni giuridiche, dopo questa mia piuttosto lunga digressione, che, però, rientra strettamente nel merito della questione. Innanzitutto i servizi in parola sono stati istituiti — ripeto — con legge; quindi era doveroso consultare il Parlamento e anche gli enti locali, la periferia, come era stato promesso moltissime volte, in tante occasioni, ed eventualmente si doveva provvedere con legge alla soppressione di questi servizi. Né vale la circostanza che il tronco Pergola-Fermignano sia rimasto inattivo per le distruzioni belliche: vi era un altro dovere che non è stato assolto, cioè quello di procedere alla ricostruzione del tronco ferroviario.

Le considerazioni fatte *a posteriori* che trovo riportate in lettere di ministri ed anche dell'attuale ministro dei trasporti, per cui la spesa di 3 miliardi e 250 milioni per la ricostruzione di quel tronco, la sua antieconomicità di gestione e le previsioni secondo cui neppure a lunga scadenza questo tronco ricostruito sarebbe diventato attivo, non mi sembra possano confortare la tesi dello smantellamento con decreto anziché con legge, cioè praticamente per iniziativa dell'amministrazione ferroviaria.

Potrei anche riferirmi ad un altro elemento che ha un suo valore preciso: noi non abbiamo mai messo in dubbio assicurazioni che ci sono state fornite volta per volta dai vari ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, in base alle quali nessun provvedimento, o sospensivo o soppressivo di tronchi ferrovia-

ri, sarebbe stato assunto senza avere prima consultato il Parlamento e gli enti locali. Molte volte abbiamo avuto questa assicurazione.

Fra le ultime citerò il parere espresso dalla Commissione trasporti, attraverso il suo relatore onorevole Antonio Mancini, sul programma di sviluppo economico; e la risposta fornita in questa stessa aula dal sottosegretario Florena il 6 ottobre 1966 ad una interrogazione degli onorevoli Bastianelli e Barca. In tale risposta l'onorevole sottosegretario disse: « Finora, comunque, nessuna definitiva decisione è stata assunta per quanto riguarda le linee anzidette. Assicuro che gli enti locali saranno consultati prima di giungere a tali decisioni conclusive ».

Ciò è stato ripetuto innumerevoli volte anche in seno alla Commissione trasporti, in occasione della discussione dei bilanci; è stato dichiarato per iscritto dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato, in data 26 agosto 1966, all'Unione regionale delle province marchigiane e al Comitato regionale delle ferrovie marchigiane (esiste un comitato, costituito da parecchi anni, per la difesa ed il potenziamento di quelle ferrovie). In tale lettera del servizio affari generali (oggetto: linee a scarso traffico), si assicura ancora che « non si mancherà di prendere contatto con gli enti locali interessati per un attento esame del problema ». Ci si riferisce sempre alle ferrovie marchigiane in senso lato, non soltanto alla soppressione del tronco di cui ci siamo già occupati.

Ma intanto, nello stesso tempo in cui si fornivano queste assicurazioni, negli ultimi mesi del 1966, l'amministrazione delle ferrovie prendeva già di fatto determinate decisioni, arrivate come fulmine a ciel sereno, nello stesso modo in cui è arrivato il decreto di soppressione del tronco Pergola-Fermignano.

Sono in possesso di una lettera in data 2 novembre 1966 del compartimento delle ferrovie dello Stato di Ancona, in cui il capo della divisione lavori scrive a dipendenti del tronco ferroviario Fabriano-Sassoferrato-Pergola (oggetto: assuntori della linea Fabriano-Pergola): « Nell'eventualità che l'esercizio della linea sulla quale ella presta servizio venga prossimamente soppresso, verrà a mancare la possibilità di utilizzarla ancora nell'attuale impianto. In tale previsione le comunico un elenco di assuntorie ove esistono posti vacanti nei quali ella, volendo continuare a prestare servizio nelle mansioni della sua qualifica, potrà essere trasferito. La invito pertanto a restituire datata e firmata entro e non oltre il 12 novembre 1966 l'unità

copla della presente lettera e relativo elenco allegato, con l'indicazione in ordine di preferenza dei posti nei quali ella gradirebbe essere trasferito. La graduatoria di preferenza dovrà essere compilata apponendo un numero progressivo a fianco delle varie assuntorie elencate, tenendo ben presente che la mancata numerazione di uno o più posti di quelli segnalati nel presente elenco verrà considerata esplicita e definitiva rinuncia ai posti stessi. Nel caso di rinuncia all'assegnazione di una nuova assuntoria, qualora sia attualmente assegnataria di alloggio delle ferrovie dello Stato, ella potrà continuare, a sua richiesta, ad abitare nell'alloggio stesso dietro corresponsione di un canone mensile di affitto di minima entità che verrà a suo tempo stabilito ».

Se una scelta di questo genere deve essere compiuta dai dipendenti al fine di coprire i posti vacanti, è evidente che l'attuazione del provvedimento è imminente. Se, infatti, l'attuazione fosse ancora al di là da venire, non si darebbe luogo oggi alla scelta delle assuntorie vacanti. Arriveremo pertanto a questi provvedimenti dopo che tutto sarà stato preparato dall'amministrazione ferroviaria con la solita politica dei misteri e con la sanzione del decreto presidenziale.

Per ragioni di tempo, non ho la possibilità di approfondire in questo momento le considerazioni fin qui svolte. Mi permetterò, quindi, di inviare al ministro competente una monografia, uno studio, che è stato condotto dalla camera di commercio, industria ed agricoltura di Ascoli Piceno e riguarda, naturalmente per una parte, la ferrovia Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli, egualmente classificata a scarso traffico. Questo studio è ricco di considerazioni utili ed è stato seriamente condotto: ad esso mi rifaccio per tutta la rete ferroviaria marchigiana nei suoi 220 chilometri, compreso il tratto per il quale è stato emanato il decreto di soppressione, sia per gli aspetti economici sia per quelli sociali e giuridici.

Inverò altresì all'onorevole ministro gli atti del « Comitato regionale per la difesa e il potenziamento delle linee ferroviarie interne marchigiane », documento che risale al 1964, ma contiene notizie e considerazioni utili che conservano il loro pieno valore; nel testo è compreso anche un esposto al ministro dei trasporti, che all'epoca era il senatore Spataro, portante la data del 31 luglio 1961.

Un intervento non trascurabile nella questione è quello del Comitato regionale per la programmazione economica delle Marche: se anche la nostra programmazione regionale

deve avere un significato, è evidente che quel comitato non poteva disinteressarsi di un problema così importante, direi fondamentale per la ripresa economica della nostra regione, tradizionalmente depressa, prevalentemente agricola, che sta compiendo uno sforzo enorme per trasformare la sua economia. Provvedimenti di questo genere servirebbero soltanto ad annullare i discreti risultati conseguiti nel passato, a bloccare la ripresa economica delle Marche e a ritardarla per lungo tempo. Il comitato regionale, in vista di tali inconvenienti, ha approvato all'unanimità nella seduta del 10 giugno 1966 un ordine del giorno che suona così:

« Il Comitato regionale per la programmazione economica delle Marche nella seduta del 10 giugno 1966,

considerato il carattere regionale e non particolare dell'interesse al mantenimento ed al potenziamento delle ferrovie marchigiane, conformemente alle necessità di accelerare il processo di sviluppo economico già in atto nella regione, necessità riconosciuta dal Governo con la recente iniziativa volta all'istituzione di questo comitato ai fini della compilazione del piano di sviluppo regionale;

ribadito che il parametro per il mantenimento ed il potenziamento del sistema ferroviario marchigiano non può assolutamente essere soltanto economico, aziendale e privatistico, ma deve essenzialmente essere sociale, tenuto conto della funzione di servizio pubblico della ferrovia;

considerato, pertanto, che il problema non può essere esaminato soltanto in sede tecnica, ma soprattutto, in sede politica ed economica, ove sia possibile una visione unitaria e globale dei problemi dello sviluppo sociale ed economico delle Marche;

mentre deplora che il Ministero dei trasporti abbia elaborato proposte di smantellamento di alcune linee ferroviarie, disconoscendo le annose, appassionate istanze espresse in merito dagli esponenti della regione marchigiana, volte ad inquadrare la soluzione del problema viario nel più vasto contesto della programmazione regionale e nazionale;

auspica che il Ministero dei trasporti non assuma alcuna iniziativa in ordine al sistema ferroviario marchigiano senza prima aver sentito il parere del comitato regionale;

fa voti che ogni decisione sulle ferrovie marchigiane in quanto provvedimento che investe ed impegna tutta la politica governativa dei trasporti, sia demandata al Parlamento, unico organo costituzionale competente a

valutare e decidere i problemi politici interessanti il paese, dopo la formulazione dei piani regionali ».

Con successiva deliberazione dello stesso comitato, nella seduta dell'11 luglio 1966 è stata nominata una commissione per l'elaborazione di un documento di studio sulle ferrovie marchigiane, connesso naturalmente con il problema dello sviluppo economico delle Marche.

Vorrei a questo punto svolgere poche altre considerazioni. La questione della soppressione dei cosiddetti « rami secchi », delle ferrovie, cioè, a scarso traffico, è stata ed è oggetto di studio da parte di varie commissioni. Si arriverà ad un certo momento a qualche decisione razionale. Ma, come noi chiediamo nella nostra interpellanza, non è possibile aderire alla sospensione del servizio o, peggio ancora, alla soppressione dei tronchi ferroviari, finché non si avrà una rete viaria idonea a far transitare i mezzi sostitutivi, i quali d'altra parte non potranno mai sostituire pienamente ed in modo efficace la ferrovia: non la potranno sostituire per velocità, per rapidità di comunicazioni, per coefficiente di sicurezza, per elasticità delle punte di carico che le ferrovie possono trasportare con i mezzi a tutti noti. Bisogna dunque concludere che il servizio che si potrà svolgere sulle nostre strade, come del resto su qualsiasi strada, in sostituzione del servizio ferroviario, per molti aspetti sarà inferiore nell'efficienza al servizio ferroviario medesimo. Rimane dunque dimostrato che il servizio ferroviario è un servizio essenziale ma non se ne traggono le logiche conclusioni.

In una presa di posizione del ministro dei trasporti del tempo, onorevole Jervolino, in data 15 ottobre 1964, è detto che, in base ai pareri richiesti — evidentemente si tratta di pareri richiesti all'ANAS — la rete viaria sarebbe efficiente ed idonea. Questo deve essere smentito, deve essere considerato non vero, poiché chi risiede sul posto, come chi ha l'onore di parlare in questo momento, e conosce molto bene la rete viaria marchigiana, sa che le strade, anche quelle classificate nazionali o quelle provinciali asfaltate recentemente (eccetto un tronco bianco tra Pergola e Cagli, cioè lungo quel tronco ferroviario del quale è stata decretata la soppressione), con una viziosità di percorso straordinaria, con un andamento altimetrico frequentemente accidentato che rispecchia l'anfrattuosità del terreno, per la scabrosità dei posti (sono posti montani) tranne il manto di asfalto non hanno

avuto un adeguamento tecnico e sono rimaste allo stato originario della loro costruzione, con larghezza di carreggiata raramente superiore ai cinque metri. I ponti, sia quelli non distrutti dagli eventi bellici, che sono pochi, sia quelli ricostruiti (allora venne imposto di ricostruire tutti i ponti come erano prima, anche se la loro conformazione era alquanto discutibile), non hanno quasi mai larghezza superiore ai cinque metri tra i due parapetti.

Ricordo questi particolari perché hanno un'importanza determinante. Una strada di cinque metri, stretta tra due parapetti, non consente il traffico in doppia direzione ai grossi mezzi di trasporto moderni. Infatti la sagoma limite di un autocarro, di un *pullman*, di un torpedone è in larghezza due metri e cinquanta. Dunque, senza bisogno di alcuna dimostrazione, è facile intuire che due mezzi di tale larghezza non possono passare nello stesso punto e nello stesso tempo, poiché sommando le due larghezze si hanno appunto cinque metri. Di qui la necessità che l'uno o l'altro si fermi per dare la precedenza; e quando ciò non accade, si verificano incidenti.

In queste condizioni, dato e non concesso che si possa sostituire il trasporto ferroviario delle persone e delle merci con torpedoni e autocarri, le Marche non hanno le strade per il loro traffico in doppia direzione. E poiché questo non può essere un elemento che si presti a dubbi, io invito l'onorevole sottosegretario a farsi dare spiegazione, certificazione dei pareri con i quali si è dichiarata l'idoneità della rete viaria marchigiana a ricevere un traffico così pesante. Senza dire, onorevole sottosegretario, che nella occasione del Natale 1963 per quaranta giorni, dal 5 dicembre 1963 al 13 gennaio 1964, il Ministero dei trasporti dette disposizioni intese a sospendere il traffico viaggiatori sulla Fabriano-Sassoferrato-Pergola, motivando il provvedimento (ho qui le lettere del ministro del tempo) con la esigenza di destinare il personale (noti bene: il personale viaggiante della Fabriano-Sassoferrato-Pergola raggiunge le 2-3 unità) al traffico ferroviario transalpino che si sarebbe congestionato precisamente in occasione delle feste natalizie. Dissi allora con chiarezza che si trattava di una prova generale della sospensione del traffico ferroviario, e difatti fu una prova generale, perché non si è ripetuta più, perché quella esigenza di portar via due elementi per trasferirli al compartimento di Verona era un pretesto, non una giustificazione. Il traffico transalpino, infatti, non poteva trarre giovamento alcuno da due o tre elementi in più.

E in quella circostanza si sostituì il treno con torpedoni o autocorriere che imperversarono per 40 giorni sulle nostre strade, causando incidenti che avrebbero potuto avere gravi conseguenze; fummo fortunati, perché venne un po' di neve, ma non il ghiaccio. Vi furono, tuttavia, incidenti per cui il traffico rimase bloccato per l'impossibilità o la difficoltà in cui venivano a trovarsi i torpedoni di passare, incrociandosi con autocarri pesanti provenienti dalla direzione opposta. Qualche automezzo uscì di strada; vi furono inalterati gli orari delle automotrici (le cosiddette « littorine »): orari « impossibili » sulle strade ordinarie come io ho documentato con esattezza. Fu detto, invece, che il servizio sostitutivo era stato effettuato in modo soddisfacente.

Tutto questo vale a dimostrare che praticamente la sostituzione del servizio ferroviario in quelle zone è impossibile mantenere, come invece ha sostenuto l'onorevole ministro Scalfaro nella discussione in Commissione trasporti dello stato di previsione della spesa per il corrente anno 1967, lo stesso programma dei treni per un automezzo costretto agli imprevisti del traffico stradale, e così lo stesso regime tariffario vigente sulla rete ferroviaria. E, d'altra parte, se lo Stato (in questo non ho neppure ragione di distinguere il Ministero dei trasporti da altro ministero) crede di non poter sopportare la spesa per la ricostruzione del tronco ferroviario Pergola-Fermignano e quindi ridare continuità ad un servizio ferroviario che oggi non può essere classificato come antieconomico o improduttivo perché è mutilato, troncato nel mezzo per 42 chilometri (la linea è di 70 chilometri da Fabriano ad Urbino, mentre 50 chilometri sono da Urbino a Fano), cioè se non si possono spendere 3 miliardi e 250 milioni (che 10 anni fa erano 2 miliardi) come intende costruire una strada idonea, pedemontana, trasversale a tutte le nostre valli che corrono parallelamente dall'Appennino al mare, per potervi immettere i mezzi sostitutivi del servizio ferroviario? Quanto costerà di più quella strada moderna, rispetto alla riattivazione di un tronco ferroviario ancora egregiamente rispondente alle necessità delle popolazioni?

Non ho ancora detto che sul tronco di linea di 32 chilometri Fabriano-Sassoferrato-Pergola viaggiano giornalmente circa 300 studenti e circa 200 operai, i quali si dovrebbero trasferire non so su quante autocorriere, che semineranno il terrore sulle nostre strade (piccole strade, lo ripeto, onorevole sottosegretario), perché terrore c'è stato nei 40

giorni di sospensione del traffico tra il 1963 e il 1964.

Quindi credo che abbiamo potuto dimostrare ormai da molti anni in tante occasioni, con esposti, ordini del giorno, interrogazioni, interventi nella discussione dei bilanci l'esigenza che il sistema ferroviario marchigiano — che ha due basi sull'Adriatico, a Porto Civitanova a sud, a Fano a nord — si ricolleggi all'interno con Fabriano sulla linea Ancona-Roma, e conservi anche il tronco Ascoli Piceno-Porto D'Ascoli, necessario come tutto il resto.

In queste condizioni non vedo come si possano fare certe affermazioni. Abbiamo strade insufficienti e inadeguate. Sarei lieto che mi si smentisse; ma, poiché su quelle strade passo tutti i giorni so in quali condizioni si trovano; e ho anche misurato la larghezza dei ponti di cui ho parlato. Eppure su queste stesse strade si pretenderebbe di dirottare anche il traffico ferroviario e proprio per ragioni di sicurezza, come candidamente ammetteva il ministro del tempo, senatore Jervolino, rispondendo il 15 ottobre 1964 ad una interrogazione del senatore Venturi, affermando: « Le condizioni della sede degli impianti e dei mezzi della maggior parte delle linee in questione sono ormai giunte a livelli di usura e di vetustà tali da richiedere ingenti capitali per improrogabili interventi di riclassamento e di rinnovamento ». Ciò esprime in altre parole quello che mi è stato detto in termini più chiari, cioè che quelle linee sono abbandonate, non hanno la manutenzione ordinaria.

Non vorrei — ma ho il dovere di avvertirlo — che accadessero gravi disgrazie su una ferrovia della quale la popolazione si serve con assoluta fiducia, perché sa che la ferrovia dà il più alto coefficiente di sicurezza nel trasporto delle persone. Questo dovrebbe essere considerato un vanto dell'amministrazione ferroviaria. Non è ammissibile che invece, in questo caso, si avverta: « State attenti che in quelle linee marchigiane il materiale rotabile e l'armamento sono in uno stato di usura tale da essere diventate pericolose. Ma ancora il servizio continua ». Non propongo certo di far cessare il servizio. Chiedo invece al Governo e all'amministrazione ferroviaria che si facciano le doverose manutenzioni. Tanto più che, come si continua ad affermare da parte del Governo e dell'azienda ferroviaria, sarebbe mantenuto il servizio merci su rotaia anche quando fosse sospeso il traffico dei passeggeri. A tale proposito corre spontaneo domandarsi con quali criteri di economicità ver-

rà mantenuta una linea ferroviaria per il solo servizio delle merci, riducendo cioè sotto la metà l'utilizzazione degli impianti e addossandosi in pari tempo l'onere del trasferimento su strada del trasporto passeggeri. Si affermava anche che la soppressione della linea doveva essere imminente, poiché il Tesoro non rimborsava gli oneri derivanti dalle linee a scarso traffico.

Ora, nella stessa Commissione finanze e tesoro di cui faccio parte, abbiamo approvato, nella seduta del 14 dicembre 1966, il disegno di legge n. 3449, col quale si autorizza la rifusione di questi oneri per il secondo semestre del 1966 e per tutto il 1967; abbiamo approvato anche un altro disegno di legge, il n. 3417, che prevede la copertura dei disavanzi della gestione 1966 e 1967 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e di quella delle poste e telecomunicazioni. So che 59 miliardi all'anno, ivi compreso il rimborso di sette miliardi per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi, sono destinati agli oneri per i tronchi ferroviari a scarso traffico (rami secchi). Ma la somma prevista per il disavanzo di gestione dei rami sani — verdi — delle ferrovie ammonta per il 1966 a 222 miliardi e per il 1967 a 317 miliardi (cito questi dati anche se possono non essere precisi). Si tratta delle somme indicate dal relatore onorevole Buzzetti in sede di discussione dei disegni di legge. Da essi può dedursi che esiste un disavanzo non solo per i rami secchi, ma anche per i rami verdi: pertanto il disavanzo è insito nella gestione delle ferrovie dello Stato. Esso riguarda quindi il sistema di amministrazione, ed è causato dall'invecchiamento dei metodi di gestione dell'azienda ferroviaria. Le mie funzioni in questo momento non sono comunque quelle del pubblico accusatore, e del resto il Parlamento si è già occupato della questione dell'amministrazione ferroviaria, approvando nel 1962 un primo piano decennale stanziante la somma di 1.500 miliardi e inoltre sono davanti alla Camera i recenti disegni di legge governativi sul riordinamento della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il programma di sviluppo economico prevede una spesa di 1.250 miliardi: quindi il Parlamento assicura all'azienda la possibilità di ammodernarsi. Ma ho l'impressione — anche se vorrei che non fosse esatta, onorevole sottosegretario — che i 205 mila dipendenti dell'amministrazione ferroviaria (se tanti sono, come ho letto recentemente in una pubblicazione di un sindacato) siano troppi, e siano troppi spe-

cialmente quelli che non rispondono alle esigenze del servizio. L'amministrazione ferroviaria ha ottimi dipendenti, ottimi tecnici, né io voglio minimamente svalutare l'azienda. Ma tra gli ottimi, purtroppo, ci sono anche molte migliaia — per non dire decine di migliaia — di dipendenti di cui l'azienda potrebbe fare a meno, conseguendo un risultato economico ragguardevole. Si eviterebbe così — secondo il mio modesto parere — di perseguire il risanamento dell'azienda con la soppressione dei servizi, che deve essere l'ultima *ratio*, cui ricorrere se proprio sarà necessario, quando sarà necessario e quando altre condizioni lo consentiranno. Intanto potrebbero anche essere riesaminate le concessioni di autolinee parallele alla ferrovia, che esercitano una concorrenza praticamente autorizzata.

Il parere espresso dalla Commissione trasporti sul programma economico nazionale diceva precisamente: « Ritiene anche che la soppressione dei " rami secchi ", dove esigenze sociali e tecniche non vi si oppongano, deve essere affrontata al più presto dal Parlamento, ma non deve in alcun caso precedere l'attivazione di quei mezzi sostitutivi che si dimostrino più economici ed efficienti. Contemporaneamente al ridimensionamento della rete e al suo coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, va affrontato il problema della riforma delle strutture e dell'aggiornamento di metodi e regolamentazioni dell'amministrazione ferroviaria ».

Credo dunque di poter dire di essere in buona compagnia, per quanto riguarda le considerazioni che mi sono permesso di fare poc'anzi.

Un quadro rispondente alla realtà (realtà a tutt'oggi) della situazione delle linee a scarso traffico, con riferimento particolare a quelle marchigiane, è contenuto nella relazione Boidi sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1° luglio 1962-30 giugno 1963.

Desidero richiamare le considerazioni ivi contenute, e che sono purtroppo di tutta attualità ancora oggi. Mi riferirò anche al pensiero espresso, in quella circostanza, dallo stesso ministro.

« Uno dei problemi — affermava il relatore — più gravi e più urgenti che bisognerà decisamente affrontare è quello delle linee a scarso traffico, il cosiddetto problema dei " rami secchi ". È un problema di vaste dimensioni, perché riguarda linee per un totale complessivo di chilometri 4.941 di lunghezza, così ripartite, ecc. » (Oggi quei chilometri sono diventati qualcosa di più di 5 mila,

almeno a quel che si sente dire o si legge sulla stampa).

« La situazione delle linee fortemente deficitarie è motivo di preoccupazione anche per lo stato di logorio dell'armamento e per la vetustà del materiale rotabile impiegato ». (Era già vecchio allora: sono passati cinque anni, ed è quindi logico che le preoccupazioni aumentino).

« Il grave problema è stato posto in rilievo anche dalla Commissione Longo-Onida-Saraceno, a suo tempo incaricata dal Governo di suggerire provvedimenti per il risanamento dell'azienda ferroviaria.

« Le disposizioni legislative in vigore (decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, e analogamente l'articolo 9 dello schema di legge sulle autolinee in concessione) danno al ministro dei trasporti la facoltà di chiudere all'esercizio linee ferroviarie sostituendole con autoservizi.

« Tuttavia — prosegue il relatore — è sembrato evidente che di questa facoltà non sia lecito né opportuno valersi indiscriminatamente per tutte le linee a scarso traffico.

« Molte di queste linee infatti interessano il mezzogiorno d'Italia e zone depresse del centro-nord. Per ognuna di queste linee bisognerebbe innanzitutto ricercare se lo scarso traffico sia realmente la causa del declassamento della linea o non sia piuttosto l'effetto del mancato tempestivo riclassamento e potenziamento della linea stessa.

« Prendiamo ad esempio le linee Civitanova Marche-Macerata-Albacina (chilometri 87), Fabriano-Pergola (chilometri 32), Urbino-Fermignano - Fossombrone - Fano (chilometri 50).

« Queste linee, che oggi si presentano come tre distinte linee, in realtà rappresentano tre tronchi di un'unica linea o di un unico sistema di comunicazione interna, che un tempo era attiva ed efficiente.

« I due punti estremi di queste linee sono Civitanova Marche e Fano » (come ho già detto precedentemente) « sul litorale adriatico. Dipartendosi dal litorale la linea si addentra nel retroterra marchigiano, incurvandosi ad arco, fino ai piedi dell'Appennino.

« Questa linea fu gravemente danneggiata dalla guerra. Nel periodo della ricostruzione la linea fu riattivata (come meglio allora si poteva fare) ad eccezione di un tratto, che aveva subito i maggiori danni: il tratto Pergola-Cagli-Fermignano » (di chilometri 42).

« In conseguenza di questa interruzione, che spezzò il sistema di comunicazioni inter-

ne fra le zone preappenniniche (zone estremamente depresse), e in conseguenza del mancato rammodernamento, il traffico ferroviario non poté riattivarsi in pieno, come prima della guerra, e non poté seguire il ritmo dei traffici delle linee maggiori.

« Essendo scarso il traffico, pende su quella linea (o su quelle linee) la spada di Damocle, che dovrebbe recidere i "rami secchi". Ma si tratta veramente di "rami secchi", o non piuttosto di rami lasciati avvizzire, che rifiorirebbero se venissero curati e rinvigoriti? ». Questo interrogativo se lo poneva il relatore nel 1962.

« Non si può pensare che nel caso in esame (e il discorso vale per altri casi simili) si voglia praticare a rovescio la politica di sviluppo delle aree depresse! Bisognerà allora chiedersi se, proprio perché il traffico di quelle linee è scarso, se proprio perché quelle linee servono (malamente servono) zone depresse, non si debba invece riattivare il tratto di linea rimasto interrotto, non si debba ricostituire la continuità del sistema di comunicazione e potenziarlo, non si debbano migliorare i servizi, al fine di concorrere a stimolare lo sviluppo economico di quelle zone, da cui deriverebbe certamente un incremento dello stesso traffico ferroviario! ».

Io mi permisi, in occasione della discussione della nuova legge sui territori depressi del centro-nord (cioè la legge 614 del 22 luglio 1966), di intervenire anche su questo argomento, poiché da qualche giorno era stato pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* il decreto soppressivo del tronco ferroviario Pergola-Fermignano. Mentre da una parte disponiamo interventi straordinari dello Stato per risolvere i territori depressi, d'altro canto prendiamo provvedimenti contraddittori che deprimono ancor di più quei territori! Io vorrei che le azioni dei pubblici poteri non fossero così contrastanti, ma si conciliassero. Del resto, è riconosciuto da tecnici, da economisti e da esperti che la ferrovia rimane tuttora una infrastruttura fondamentale per lo sviluppo economico di qualsiasi territorio.

« Né si dica — prosegue la relazione Boidi — che in questi casi l'automobile potrebbe ben prendere il posto della ferrovia. L'argomento potrebbe essere valido (e solo entro certi limiti), qualora preesistessero le condizioni per lo sviluppo del settore automobilistico, e cioè una rete viaria sufficiente ed efficiente.

« Nel caso in esame, come non c'è una linea ferroviaria completa ed efficiente » (e quindi non si presta a calcoli di economicità o di produttività, perché è interrotta), « così

non c'è neppure un sufficiente ed efficiente sistema viario, tanto è vero che il traffico è scarso anche sulla strada » (allora il relatore aveva ragione, oggi no: oggi la strada ha incrementato il suo traffico per tante ragioni, indipendenti anche dal servizio ferroviario) « ... cioè su quelle poche e accidentate strade che a tratti punteggiano le zone appenniniche e preappenniniche. Il traffico è scarso persino nella strada nazionale, che è ortogonale a quella linea ferroviaria, e precisamente nel tratto della statale Flaminia da Foligno a Fano ».

Ora guardate la verità di quanto affermavo prima: « Per questo stesso motivo (la scarsità del traffico) l'ANAS, argomentando come da taluno si fa per il taglio indiscriminato dei "rami secchi", ha scoperto se non proprio l'inutilità, quanto meno l'assenza di ogni urgenza prioritaria nel riclassamento del tratto della statale Flaminia Foligno-Fano ». Il relatore commenta: « Male e malanno! ». Evidentemente le strade non vengono adeguate, le ferrovie vengono soppresse. Il relatore ha ragione di concludere così.

« Il ministro dei trasporti onorevole Mattarella, nella seduta del 29 marzo 1962, concludendo alla Camera il dibattito sul disegno di legge per il rinnovamento delle ferrovie dello Stato, esaltava la funzione civile e sociale che le ferrovie assumono (non possono non assumere) » e che spiega (sono le parole del ministro) il perché del mantenimento di determinate linee e di determinati impegni, che la ferrovia deve coprire, anche quando economicamente essi non sono redditizi, ma anzi assai deficitari. Il *deficit* non è soltanto delle ferrovie italiane. Tranne le ferrovie olandesi e svizzere, tutte le altre reti ferroviarie si trovano nella stessa situazione di grave crisi di bilancio in cui si trovano le ferrovie italiane, proprio in ragione di quelle alte funzioni sociali cui le ferrovie assolvono e che determinano gravi oneri alla collettività ». Queste sono le parole del ministro.

Il relatore Boidi così continua:

« Da queste premesse, fissate dallo stesso ministro dei trasporti, discendono due conseguenze:

1) che ogniquale volta una linea a scarso traffico sia riconosciuta strumento necessario e insostituibile dello sviluppo economico e sociale della zona a cui serve, quella linea non solo va conservata, ma va anzi rinnovata, ammodernata e potenziata;

2) che il *deficit* di quella linea (che per altro è destinato a scomparire con lo sviluppo economico della zona e quindi del traffico) ha

il carattere di un vero e proprio onere sociale, quindi dovrà essere assunto, in una qualche forma, dallo Stato.

Per quanto concerne le altre linee a scarso traffico, per le quali non si verifichino le condizioni di cui sopra, si dovrà invece procedere alla sostituzione.

Nel corso dell'esame del bilancio dei trasporti per l'esercizio finanziario 1961-62 avanti la X Commissione di questa Camera l'onorevole Spataro, allora ministro dei trasporti, ci dava notizia di aver dato incarico di esaminare questo grave problema a un comitato di lavoro, cui partecipano le ferrovie dello Stato, l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il Ministero dei lavori pubblici e la Cassa per il mezzogiorno.

Sembrirebbe che secondo i criteri di carattere generale, verso cui si è orientato il comitato di lavoro il quale dovrà sentire sulle singole fattispecie anche gli enti locali), le eventuali soppressioni e quindi le sostituzioni riguardino soltanto il servizio viaggiatori. Infatti l'onorevole Spataro, sempre nella circostanza sopra ricordata, ci assicurava che "anche nel caso di soppressione del servizio viaggiatori sarebbe sempre mantenuto il servizio ferroviario per i treni merci".

In siffatti casi, come sostituire il sopprimendo servizio ferroviario viaggiatori? Sul piano dei principi, appare logico che il servizio viaggiatori delle ferrovie dello Stato venga sostituito col servizio su strada, somministrato da un ente pubblico, come l'INT, a simiglianza di quanto viene praticato in molte altre Amministrazioni ferroviarie europee.

L'attuale ministro dei trasporti, onorevole Mattarella, per il rispetto, che con tanta delicatezza egli ha sempre dimostrato verso il potere legislativo, cui spetta definire il problema, ha intanto assunto l'impegno di soprassedere all'esame di qualunque concessione a privati di servizi sostitutivi ».

Sono giunto alla conclusione del mio intervento, che, con riferimento al testo della nostra interpellanza, ribadisce la richiesta di revoca del provvedimento suppressivo, di consultazione del Parlamento per altri provvedimenti che si volessero assumere, di subordinazione in ogni caso — per l'indispensabile coordinamento — della sospensione del servizio o della soppressione di tronchi ferroviari all'esistenza o alla preventiva costruzione di una rete stradale ordinaria moderna, adeguata e sicura, che consenta l'effettuazione di un servizio sostitutivo tale da dimostrarsi più ef-

ficiente ed economico di quello ferroviario e più vantaggioso per le popolazioni.

Mi lusingo di aver dato, con le mie osservazioni precedenti, sufficiente dimostrazione del fondamento delle nostre richieste.

Vorrei concludere con un ultimo riferimento ad un argomento che non ho ancora toccato: per la parte nord delle ferrovie marchigiane non possiamo non tener conto della città di Urbino, la quale ha un'università sette volte secolare, oggi frequentata da non meno di 8 mila studenti. Senza la ferrovia, è molto arduo raggiungere Urbino. Questo problema interessa non soltanto gli studenti che frequentano quell'università, ma anche le loro famiglie, che non possono non essere preoccupate per il fatto che, trovandosi Urbino in un territorio dove la viabilità è difficoltosa e dove le condizioni climatiche durante l'inverno sono particolarmente avverse, è costoso e insicuro raggiungere quel centro universitario.

Mi auguro che il Governo voglia tener conto di queste nostre richieste per quel che dovrà essere il destino delle ferrovie interne marchigiane.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere.

LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Non sussistono validi motivi che giustifichino la richiesta revoca del decreto presidenziale del 7 aprile 1966, n. 427, con cui è stata disposta la formale soppressione dalla rete delle ferrovie dello Stato del tronco ferroviario Pergola-Fermignano, interrotto dal gennaio 1944 a seguito degli eventi bellici.

Il provvedimento di soppressione è stato adottato previ ripetuti ed attenti esami che hanno portato a conclusioni negative circa l'opportunità di addivenire alla riattivazione del tronco in argomento.

Infatti la sua ricostruzione richiederebbe un onere di oltre 3 miliardi di lire, la cui erogazione non appare in alcun modo giustificata, tenuto conto della prevista passività d'esercizio, che già si manifestava in forma sensibile anche negli anni precedenti l'ultimo conflitto, allorché la concorrenza automobilistica era scarsamente efficace.

La situazione economica di gestione del tronco si presenterebbe indubbiamente più grave oggi, stante lo sviluppo frattanto assunto dai servizi automobilistici nella zona.

Al riguardo si fa presente che, secondo un'indagine condotta nel 1958, l'esercizio del tronco medesimo richiederebbe una spesa annua di gestione dell'ordine di oltre 120 milioni di lire contro un introito valutabile sui 16 milioni, con un rapporto tra spese ed entrate di circa 8, superiore cioè a quello di buona parte delle linee della rete secondaria considerate suscettibili di chiusura all'esercizio.

E da sottolineare, tra l'altro, che tali previsioni risulterebbero oggi ancor meno favorevoli ove si tenga conto dell'aumento dei costi ferroviari frattanto intervenuto, in particolare per effetto dei miglioramenti economici accordati al personale ferroviario di ruolo ed al personale di assuntoria nonché dell'adozione del nuovo orario di lavoro.

Ciò stante non appariva opportuno differire ulteriormente il provvedimento di soppressione del tronco Pergola-Fermignano ed il suo conseguente smantellamento; questo anche nell'intento di sollevare l'azienda delle ferrovie dello Stato dagli oneri di guardianaggio (circa 3 milioni all'anno) e di evitare ulteriore deterioramento del materiale recuperabile.

Occorre aggiungere che, una volta smantellate le infrastrutture ferroviarie, la sede del tronco in argomento potrebbe essere in parte vantaggiosamente utilizzata, secondo quanto anche progettato dalla stessa provincia di Pesaro-Urbino, per il miglioramento della viabilità ordinaria, mediante rettifiche alle strade provinciali « Metaurense » e « Frontone ».

Per quanto riguarda le linee ferroviarie delle Marche, attualmente in esercizio ed appartenenti alla rete secondaria a scarso traffico e fortemente deficitaria, si precisa che il problema del loro ridimensionamento è tuttora in fase di studio.

L'orientamento generale è, comunque, quello di limitare la funzione delle cennate linee al solo servizio di trasporto merci, da esercitare con il più economico regime dei raccordi, e di sostituire, invece, il servizio viaggiatori con adeguati autoservizi che dovrebbero osservare gli stessi programmi dei treni e lo stesso regime tariffario vigente sulla rete ferroviaria.

Qualsiasi provvedimento in ordine alle linee in questione resta quindi subordinato, tra l'altro, alla idoneità della viabilità ordinaria alla effettuazione di detti autoservizi.

Per quanto concerne, infine, la richiesta degli onorevoli interpellanti intesa ad ottenere che sulle decisioni da adottare nei riguardi delle linee a scarso traffico venga consultato il Parlamento, va precisato che la legislazione in vigore attribuisce al ministro dei trasporti

la competenza esclusiva in materia di sostituzione dei servizi ferroviari con autoservizi.

Comunque, com'è noto, il Parlamento è stato recentemente investito dell'esame del progetto di riforma strutturale dell'azienda delle ferrovie dello Stato e, in tale quadro, potrà quindi pronunciarsi sulle misure e sugli strumenti rivolti a tale fine, ivi compreso il problema della estensione della rete ferroviaria statale e del connesso ridimensionamento della rete secondaria a scarso traffico e fortemente passiva.

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

CASTELLUCCI. Evidentemente non posso considerarmi soddisfatto della risposta, direi per le stesse ragioni che ho precedentemente enunciato.

Le considerazioni svolte dal sottosegretario fanno soltanto riferimento alla gestione economica del servizio. Non vorrei dire che abbiamo parlato due lingue diverse, ma certo abbiamo usato argomenti ben differenti nella configurazione del servizio ferroviario. Quelli portati dal sottosegretario non mi pare, con tutto rispetto, che possano essere accettati.

BARCA. Tre milioni l'anno !

CASTELLUCCI. Tre milioni l'anno riguardavano il « guardianaggio » della ferrovia in disuso tra Pergola e Fermignano. Quando sostenevo che quel tronco non comportava alcun onere per l'azienda, facevo naturalmente la proporzione con tutto il complesso delle spese.

LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Non è stata quella spesa a determinare la soppressione. Io ho aggiunto questa notizia come una nota di dettaglio.

CASTELLUCCI. Certo, onorevole sottosegretario, si tratta indubbiamente di un dettaglio. Io dicevo: non costava niente, per dire, come da lei ammesso, che costava pochissimo. Perciò, non c'era alcuna fretta di procedere a quella soppressione; e mi piacere sentire che qualsiasi altro provvedimento sarà subordinato all'accertamento della idoneità della rete viaria. Su questo criterio siamo perfettamente d'accordo, onorevole sottosegretario, alla condizione — e non parlo per diffidenza — che gli accertamenti vengano fatti magari in contraddittorio con gli enti locali, con la provincia, con i funzionari del genio civile, ecc., perché dalle notizie che mi erano

state precedentemente comunicate dal Ministero risultava che la rete stradale era già considerata una rete idonea. Ho già dimostrato che non è così.

Ho anche contestato che la soppressione fosse da deliberare per decreto. La legge 21 dicembre 1931, n. 1575, all'articolo 4 recita: « Con decreti reali » (ora presidenziali) « su proposta del ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio dei ministri, può essere ordinata » (ella, onorevole sottosegretario, ha detto che è una competenza esclusiva; non è invece una competenza esclusiva del ministro o dell'amministrazione ferroviaria perché la legge dice: « può essere ordinata ») « la soppressione delle linee ferroviarie i cui servizi siano stati sospesi totalmente a mente dell'articolo 1 ». Quindi, onorevole sottosegretario, per la parte che riguarda l'avvenire delle nostre ferrovie marchigiane, sono d'accordo con la sua risposta limitatamente alla constatazione dello stato della rete viaria. Questo mi dà la sicurezza che l'amministrazione delle ferrovie responsabilmente non assumerà altro provvedimento soppressivo, perché ciò significherebbe buttare i viaggiatori su mezzi sostitutivi pericolosi e, se è così, il Governo non intenderà, credo, mandarvi alcuno. Che la provincia di Pesaro voglia di utilizzare la sede ferroviaria per la costruzione di una strada adeguata, onorevole sottosegretario, è una semplice idea non suffragata da elementi concreti. D'altra parte, ella mi insegna che la sede ferroviaria, purtroppo, non è utilizzabile che scarsamente per la strada ordinaria, perché piccola, stretta, perché specialmente i manufatti hanno una larghezza insufficiente. Ciò significherebbe fare una strada capace di consentire traffico a senso unico, cioè soltanto in unica direzione.

LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Si parlava soltanto di una rettifica non sostitutiva di una nuova strada.

CASTELLUCCI. Non è la provincia di Pesaro che potrà assumere l'onere di costruire quella strada o quelle strade; credo senz'altro che ella sia d'accordo con me nel ritenere che le strade debbano essere costruite in modo adeguato e rispondente alle più moderne esigenze.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Francesco Malfatti, al ministro dell'agricoltura e foreste, « per conoscere il

testo della relazione o, almeno, le risultanze complete e precise della lunga ispezione ministeriale effettuata presso il consorzio di bonifica della Versilia e che ha indotto il Ministero ad "informare il procuratore della Repubblica di Lucca perché valuti la sussistenza di eventuali responsabilità penali" » (971).

L'onorevole Francesco Malfatti ha facoltà di svolgerla.

MALFATTI FRANCESCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mia interpellanza prende le mosse dalla risposta che il ministro Restivo dette ad una mia interrogazione su questo argomento, un'interrogazione con la quale chiedevo se era vero « che il Ministero... avesse disposto un'ispezione presso il consorzio di bonifica della Versilia... ».

L'interrogazione era del 25 marzo 1965 ed il ministro Restivo rispose in data 18 aprile 1966, dicendo che l'ispezione era stata disposta e aveva « consentito di appurare alcune irregolarità, di cui si è ritenuto doveroso informare il procuratore della Repubblica di Lucca perché valuti la sussistenza di eventuali responsabilità penali ».

Il succo della nostra interpellanza sta qui: vorremmo cioè conoscere il contenuto della relazione, o le risultanze, perché riteniamo che, a parte le responsabilità penali di cui si parlava nella risposta del ministro e su cui si pronuncerà l'autorità giudiziaria, possano sussistere anche responsabilità amministrative tali da condurre a immediati provvedimenti di carattere amministrativo.

Sarà opportuno dire due parole sul consorzio di bonifica della Versilia. È un consorzio importante. Il comprensorio nel quale opera è di un certo rilievo ed anche di una certa importanza agricola. Il consorzio venne istituito con decreto del Presidente della Repubblica del 2 settembre 1955. Con tale decreto si provvedeva ad unire i tre consorzi preesistenti, e cioè il consorzio del Massaciuccoli, quello di Ponente e il consorzio del Baccatoio. Questi tre consorzi erano stati istituiti nel 1927 e nel 1931 in base al testo unico del 1900 ed al suo regolamento sulla bonifica delle paludi. Attualmente — com'è noto — le norme che presiedono ai consorzi di bonifica sono quelle dettate nella legge sulla bonifica integrale del 13 febbraio 1933, n. 215.

Il consorzio di bonifica della Versilia aveva all'epoca della sua istituzione una superficie di 4056 ettari così distribuiti: 1976 ettari rappresentati dal comprensorio del Baccatoio (comuni di Pietrasanta e Camaiore), 1359 ettari rappresentati dal comprensorio di

Ponente (comuni di Camaiore e Viareggio) e 721 ettari del comprensorio del Massaciuccoli (comune di Massarosa). Come si vede, il consorzio di bonifica interessa quattro comuni sui sette esistenti in Versilia.

Successivamente, con decreto del Presidente della Repubblica del 10 novembre 1963, a questi 4056 ettari ne furono aggiunti altri 900: cioè fu aggiunta la zona urbana di Viareggio a nord della Burlamacca, una zona del Lido di Camaiore (comune di Camaiore) ed una zona del Tonfano (comune di Pietrasanta).

Debbo dire che questo ampliamento, ha suscitato forti reazioni. Il comune di Viareggio, ad esempio, non è d'accordo.

Ho qui con me un'istanza per la revoca di questo ampliamento, presentata al Presidente della Repubblica, al ministro dell'agricoltura e, per conoscenza, ai prefetti delle province di Lucca e di Pisa e al commissario governativo del consorzio di bonifica della Versilia. È un'istanza che, partendo dall'articolo 1 della legge del 1933, che dice: « Le opere di bonifica sono quelle che si compiono in base ad un piano generale di lavori e di attività coordinate con rilevanti vantaggi igienici, demografici, economici e sociali in comprensori in cui ricadono stagni, laghi, paludi, terreni paludosi, ecc. », prende in esame ognuno di questi vantaggi igienici, economici, demografici e sociali per arrivare a questa conclusione: « Da quanto è stato esposto risulta evidente che la città di Viareggio non poteva essere compresa nella zona di ampliamento del comprensorio di bonifica, non avendo usufruito e non potendo usufruire in avvenire non soltanto di rilevanti, giusto quanto richiede la legge, ma neppure sensibili vantaggi igienici, demografici, economici e sociali ». Da ciò la richiesta di revoca del decreto presidenziale.

Successivamente, scadendo con il 31 dicembre 1966 l'ambito temporale di applicazione dei criteri di contribuzione stabiliti per il biennio 1965-66, il comune di Viareggio ha presentato anche un'opposizione al commissario governativo contro la deliberazione con la quale venivano sanzionati tali criteri. L'opposizione muove dall'articolo 59 della legge 13 febbraio 1933, n. 215, che facoltizza i consorzi di bonifica ad imporre contributi alle proprietà consorziate « per l'adempimento dei loro fini istituzionali »; ma poi, riferendosi alla ripartizione della quota di spesa, aggiunge che « la ripartizione di detta quota deve appunto avvenire in via definitiva in ragione dei benefici conseguiti per effetto delle spese

di bonifiche; in via provvisoria sulla base di indici approssimativi del beneficio conseguibile». Si conclude dicendo che la città di Viareggio non ha mai avuto benefici di sorta, tanto è vero che detta città, compresa fra l'Aurelia e il mare, spesso e volentieri ha le sue strade invase dalle acque, tanto che lo stesso comune, così come espone nell'istanza di revoca, ha dovuto costruire e deve gestire impianti di sollevamento: uno all'incrocio di via Fratti e via Pacinotti ed un altro oltre il Marco Polo vicino alla Fossa dell'Abate.

L'istanza di revoca al Presidente della Repubblica e l'opposizione al commissario di bonifica della Versilia non sono state accolte, ma io sono a conoscenza che il comune di Viareggio è ricorso al Consiglio di Stato. Analoga cosa sta facendo il comune di Camaiore.

Riprendendo la « storia » del consorzio di bonifica della Versilia debbo dire che esso non ha mai avuto uno statuto (credo che non l'abbia neppure ora), né mai ha avuto una gestione democratica, e tuttocìò nonostante le leggi e le stesse disposizioni ministeriali. L'articolo 60 della legge sulla istituzione dei consorzi di bonifica recita: « I consorzi sono retti da uno statuto deliberato dall'assemblea ». Il decreto del Presidente della Repubblica del 23 giugno 1962, n. 947, avente per oggetto « Norme sui consorzi di bonifica in attuazione della delega prevista dall'articolo 31 della legge 2 giugno 1961, n. 454 », stabilisce all'articolo 1 che « i consorzi di bonifica sono amministrati da un consiglio di delegati eletto dall'assemblea dei consorziati ».

Su questo articolo siamo in minimissima parte d'accordo, perché esso prevede il voto plurimo corretto; noi vorremmo invece che fosse previsto il voto *pro capite* nei consorzi di bonifica. Si prevede, comunque, un consiglio di delegati eletto dall'assemblea dei consorziati, cosa che invece non è mai accaduta nel consorzio di bonifica della Versilia. Allo articolo 3 si aggiunge: « Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i consigli dei delegati dei consorzi di bonifica debbono, ove occorra, adeguare gli statuti alle disposizioni del presente decreto. Ciò doveva essere fatto, quindi, entro il 23 giugno 1963. Trascorso tale termine, avrebbe dovuto intervenire il ministro con un proprio commissario straordinario, in modo che queste modifiche fossero apportate.

Per il consorzio di bonifica della Versilia non esiste ancora, a quanto mi risulta, uno statuto; nel 1958 il commissario del tempo preparò una bozza di statuto, che rimase però lettera morta. Si deve considerare, come ho

già accennato all'inizio, che questo consorzio interessa una zona piuttosto vasta e di un certo rilievo. Esso, conta infatti, circa 3.300 soci, per larga maggioranza piccoli conduttori (coltivatori diretti, ecc.). La volontà di questi piccoli proprietari di terreni agricoli, di questi coltivatori diretti, non ha mai contato alcunché. Conta, invece, la volontà dei grandi proprietari terrieri come il conte Minutoli, i Cenami ed altri; alcuni di questi, come i Cenami, sono esponenti delle vecchie famiglie lucchesi, che possiedono larghi appezzamenti di terreno nel comprensorio che ricade sotto la giurisdizione del consorzio di bonifica della Versilia. I coltivatori diretti, del resto, non potrebbero far sentire la propria voce neanche se fosse stato approvato lo statuto predisposto nel 1958; e non so in quale misura riuscirebbero a far valere la propria volontà anche se fosse applicato fedelmente il decreto del Presidente della Repubblica del giugno del 1962, per le ragioni già dette (voto plurimo, ecc.).

Si consideri che il consorzio è mantenuto in vita da contributi che vanno dalle 4-5 mila lire alle 14-15 mila lire ad ettaro, secondo una classificazione dei terreni che il decreto del Presidente della Repubblica demanda ad una commissione consultiva, ma che nel consorzio di bonifica della Versilia è stata fatta, fino a poco tempo fa, d'autorità.

Il consorzio aveva un'entrata di circa 60 milioni all'anno, prima dell'ampliamento; con l'ampliamento, toccherà i 100 milioni. Si deve aggiungere che il denaro gestito da questo ente non è soltanto quello delle contribuzioni, ma anche quello derivante dai contributi dello Stato, tenendo conto del fatto che, per le opere di bonifica, vi è un concorso dello Stato pari al 75 per cento della spesa.

Il consorzio di bonifica della Versilia ha finalità che sono previste dalla legge. Nella bozza di statuto che fu predisposta nel 1958 si enumerano più specificamente queste finalità, e se ne deduce che esse sono piuttosto ampie ed importanti. Infatti, l'articolo 2 recita: « Il consorzio di bonifica della Versilia ha lo scopo di assicurare la coordinata attività dei bacini che lo compongono, provvedendo all'esecuzione, manutenzione ed esercizio delle opere di bonifica, idrauliche e stradali interessanti i terreni compresi nel suo perimetro; in particolare esso provvede: a) all'esecuzione in concessione delle opere di competenza statale previste dalle vigenti leggi o che saranno stabilite con successivi provvedimenti; b) al finanziamento e all'esecuzione di opere di competenza privata, se richiesto dagli inte-

ressati o dal Ministero dell'agricoltura e foreste ai sensi delle vigenti leggi; c) alla manutenzione e all'esercizio delle opere idrauliche e stradali già eseguite (con o senza contributi statali) e passate in amministrazione al consorzio ».

All'ultimo comma si stabilisce: « Il consorzio può inoltre assumere tutte quelle iniziative che valgano a favorire l'incremento della produzione agricola, impiantare campi sperimentali, condurre aziende agricole di orientamento, provvedere alla produzione e distribuzione di energia elettrica per i bisogni del comprensorio ».

Come si vede, si tratta di un organismo con finalità piuttosto ampie.

Tutto questo, e cioè l'articolo 60 della legge istitutiva dei consorzi di bonifica, il decreto del Presidente della Repubblica del 1962 (con il quale si stabilivano norme per dare inizio ad un processo, sia pur timido di democratizzazione), infine il tentativo del commissario dell'epoca di approvare lo statuto, tutto questo, dicevo, è rimasto lettera morta.

Il consorzio di bonifica della Versilia è sempre stato appannaggio dei fascisti e, attualmente, è appannaggio della democrazia cristiana. Durante il fascismo fu diretto dal commissario Adriano Moroni (non so, fra l'altro, se si tratta dello stesso Moroni che fu ministro dell'agricoltura nella repubblica di Salò) e dopo la Liberazione dal professor Bonuccelli e poi dal professor Tomei. Nel 1949, con decreto ministeriale 3 settembre 1949, n. 3062, il ministro dell'agricoltura nominava il dottor Mario Pelloni (democristiano) « con l'incarico di ricostituire le amministrazioni ordinarie di ciascun consorzio » (cosa che non fu mai fatta). Direttore, durante il fascismo, fu uno squadrista, il dottor Matteotti; nel 1963 fu nominato commissario il professor Pellegrini; al direttore Matteotti successe il dottor Simonini, democristiano, ex sindaco di Massarosa e attualmente consigliere dello stesso comune; da ragioniere funge il ragioniere capo del comune di Massarosa, dottor Casucci, col compito di riordinare la contabilità.

Anche quest'ultimo compito è stato del tutto trascurato: non si è riordinato alcunché! Il commissario attuale è il dottor Mario Lucchi. Il consorzio di bonifica della Versilia, a quanto ci risulta, non ha mai dato pubblicità ai propri bilanci. Non sappiamo neppure se vengono regolarmente redatti, anche se previsti dalla legge: l'ente è sottoposto a controllo e tutela, nei modi previsti dalla legge istitutiva dei consorzi di bonifica e dal decreto

del Presidente della Repubblica del 1962. Ella quindi, onorevole sottosegretario, potrebbe dirci qualcosa di più.

Ho sotto gli occhi il volantino di una organizzazione contadina, nel quale è scritto che « il consorzio di bonifica è tenuto, in base alla legge, alla esecuzione, manutenzione ed esercizio delle opere idrauliche e stradali ed alla installazione di linee elettriche per il fabbisogno del comprensorio. Per eseguire questi lavori, riscuote in media dai contadini 60 milioni all'anno, riscuote dallo Stato sovvenzioni per decine di milioni. In questi ultimi sette anni sono entrate nelle casse del consorzio circa 500 milioni di lire ». Il periodo al quale si riferisce questo volantino è quello compreso fra il 1946 ed il 1953. Successivamente, ho cercato di sapere quali altri contributi sono stati dati al consorzio di bonifica della Versilia, ma non sono riuscito ad avere i dati richiesti. Il volantino continua: « Questo danaro era sufficiente per costruire 70 chilometri di nuove strade, 60 chilometri di nuovi canali irrigatori in muratura, 30 chilometri di nuove linee elettriche, per acquistare 100 pompe idrovore per irrigazione, 40 trattori della potenza di 10 cavalli vapore, 40 aratri monovomere a trazione meccanica, ma... nel comprensorio di bonifica le strade sono in massima parte divenute impraticabili ». (Ho, in proposito, una documentazione fotografica dello stato in cui sono ridotte le strade del comprensorio di bonifica della Versilia). « L'energia elettrica manca ancora in vaste zone — in quel periodo non c'era ancora l'ente di Stato, l'ENEL — la mancata esecuzione di opere idrauliche porta all'allagamento dei campi nella stagione delle piogge e distrugge i raccolti in periodi estivi di siccità, producendo danni per milioni di lire ».

Ogni anno mi accade di dover andare in queste zone, che sono regolarmente sotto l'acqua: si deve aspettare, attraverso un processo — direi — automatico, che l'acqua defluisca, perché i terreni possano riemergere. Il volantino conclude: « Come si spiega tutto questo? Come è stato utilizzato tanto denaro? Perché non si pubblicano i bilanci? Perché il Governo si ostina a mantenere la gestione commissariale? ».

Vorrei rilevare, fra l'altro, che non soltanto non esiste la pubblicità dei bilanci (i consorziati hanno chiesto di vedere i bilanci del consorzio e mai vi sono riusciti), ma accadono cose quanto meno strane. Non so quale sia esattamente la figura giuridica dei consorzi di bonifica, ma credo si tratti di enti di diritto pubblico. Fa pertanto una certa impressione

constatare che, ogni tanto, il consorzio di bonifica della Versilia compare sull'elenco ufficiale dei protesti cambiari della camera di commercio, industria e agricoltura di Lucca. Io non li ho portati tutti, ma tanto per dimostrare la veridicità di quello che dico, ho portato uno di quegli elenchi; si riferisce alla seconda metà del novembre 1957. In esso sono compresi, intestati tutti al consorzio di bonifica della Versilia, protesti cambiari per un totale di 4 milioni 350 mila lire.

Come abbiamo visto questo consorzio amministra 100 milioni di contributi e amministra altri milioni, i contributi che gli vengono dallo Stato. Non ha una gestione democratica, non ha uno statuto, non pubblica i bilanci. Inoltre quando accadono calamità naturali, i terreni vanno sott'acqua; le strade sono prive di manutenzione e sono in pessimo stato. Di fronte a tutto questo si è avuta, più volte, la legittima sollevazione dei piccoli e dei medi coltivatori contadini soci del consorzio. Ci sono state non soltanto le proteste e le lotte dei contadini, ma anche le prese di posizione degli enti locali interessati al consorzio di bonifica. Ordini del giorno sono stati discussi e approvati dal consiglio comunale di Viareggio e da quello di Camaiore, chiedendo, a viva voce, la democratizzazione del consorzio, l'intervento dell'autorità preposta al controllo e alla tutela, perché si ponga fine alla gestione commissariale. Vi sono stati ordini del giorno e prese di posizione anche del consiglio provinciale di Lucca.

Tutto questo però non ha ancora portato ai risultati sperati. L'unica cosa concreta, della quale la mia città e i consorziati (piccoli e medi contadini) hanno preso atto con soddisfazione, è stata l'ispezione ordinata dal Ministero e condotta dal dottor Di Gregorio che si è conclusa con una relazione e ha indotto il ministro a rimettere tutto nelle mani dell'autorità giudiziaria.

Ma, noi chiediamo di conoscere questa relazione, di conoscere queste risultanze. Chiediamo infine di chiudere questa piaga dei consorzi. I consorzi di bonifica sono impari alle loro funzioni; credo che anche una democratizzazione di essi, in prospettiva, non possa risolvere il problema. Ci si muove infatti, sul terreno della democratizzazione, in modo molto timido. Se si continua a mantenere il voto plurimo, è chiaro che non si possono democratizzare i consorzi di bonifica. Pertanto, riteniamo che i consorzi di bonifica, più che essere democratizzati, dovrebbero essere aboliti.

Sappiamo che vi è stata una delega al Governo per la istituzione degli enti di sviluppo nelle Marche e nell'Umbria e un'altra delega al Governo per la trasformazione in enti di sviluppo degli enti fondiari nei comprensori di riforma fondiaria. Ma sappiamo anche che ciò non copre tutto il territorio nazionale. Per esempio, nel comprensorio di cui questa sera mi sto occupando, gli enti di sviluppo non si faranno.

La soluzione poteva essere offerta dalla proposta di legge Novella, Santi, Foa e Lama che invece è stata respinta con argomenti a noi noti. Credo che i colleghi conoscano la relazione Scarascia Mugnozza, la quale, quando prende in esame la proposta di legge Novella, Santi, Foa e Lama, comparandola con il disegno di legge n. 2271, afferma: « Di tutt'altra impostazione è la proposta di legge n. 309-bis, di iniziativa dei deputati Novella, Santi, Foa e Lama », e aggiunge: « Il gruppo comunista, fedele al progetto di legge Novella, ha presentato una serie di proposte emendative che in via principale e anche in via subordinata tendevano a dare agli enti di sviluppo una particolare configurazione, con compiti di estrema ampiezza. Anzitutto si proponevano enti di sviluppo indiscriminatamente in ogni regione con sedi distaccate perfino nei singoli comuni ». A parte il fatto che la proposta si muoveva nella direzione di una vera riforma agraria, quel che interessa rilevare ai fini del mio assunto è la considerazione che avremmo avuto l'estensione di enti di sviluppo regionale su tutto il territorio nazionale, avremmo avuto cioè la possibilità, nell'ambito di una dimensione regionale, di collegarci unitariamente, per tutta la politica agricola, ad un unico ente.

La proposta Novella prevedeva infatti all'articolo 3, fra i fini degli enti, anche quello di « elaborare piani generali di bonifica ». Allorché nella relazione citata si parla del processo dello sviluppo agricolo nel nostro paese, si dice che « Tale processo non può giovare di una legge di riforma fondiaria... né tantomeno può basarsi sulla introduzione negli enti e negli organismi operanti in agricoltura di dirigenti che non siano strettamente legati al mondo rurale ». Mi domando, in proposito, per quanto riguarda il consorzio di bonifica della Versilia, quali siano i dirigenti, che si sono succeduti d'autorità alla direzione di tale consorzio, legati al mondo rurale. Forse il dottor Pelloni era legato al mondo rurale perché era presidente della « bonomiana » di Lucca ?

Per concludere insisto nel dire che, come prospettiva, dovremmo cercare di abolire i consorzi di bonifica, trasferendone i poteri agli enti di sviluppo. Potremmo, però, nell'attesa, introdurre qualche correttivo, perché nel modo presente non è assolutamente possibile andare avanti. Non so se la soluzione possa essere trovata mandando via un commissario e facendone venire un altro. Non credo che questa sia la strada migliore. La strada è quella di cominciare a fare luce. Dare a questo consorzio uno statuto e un consiglio, sia pure, per il momento, sulla base del decreto del Presidente della Repubblica del 1962.

Mi attendo da parte dell'onorevole sottosegretario di conoscere il contenuto della relazione o delle risultanze dell'ispezione che fu ordinata a suo tempo dal ministro dell'agricoltura e delle foreste, perché forse anche da questa relazione ci può venire un aiuto alla soluzione del problema.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste ha facoltà di rispondere.

CAMANGI, Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste. Sono spiacente di non poter soddisfare la richiesta dell'onorevole Francesco Malfatti di conoscere la relazione relativa all'ispezione effettuata presso il consorzio di bonifica della Versilia. L'onorevole Malfatti Francesco non avrà, per altro, difficoltà a convenire con me sulla opportunità che si continui ad osservare da parte del Ministero la prassi consueta di non dare pubblicità a documenti di questo genere nel momento in cui essi sono nelle mani della magistratura.

Ritengo inoltre che possa essere già di sufficiente soddisfazione per l'onorevole interpellante il sapere — come del resto egli già sa — che una ispezione è stata eseguita, che le risultanze di tale ispezione sono apparse al Ministero tali da poter eventualmente configurare, oltre che responsabilità amministrative e contabili, anche responsabilità penali, e che copia integrale di questa relazione è stata già consegnata al procuratore della Repubblica di Lucca.

In attesa quindi dell'opera della competente magistratura, a me pare che possiamo essere d'accordo nel ritenere non opportuna la comunicazione del contenuto di questa relazione.

Per altro, assicuro l'onorevole Malfatti Francesco che questo non significa che gli or-

gani di vigilanza e cioè il Ministero ed il prefetto, nella sfera delle rispettive attribuzioni, stiano fermi, in attesa soltanto dell'esito di questo intervento della magistratura. Evidentemente, per quello che si può tranquillamente ritenere opportuno sul piano amministrativo, il Ministero sta facendo e farà quanto sarà necessario.

Credo di non dover aggiungere altre assicurazioni sul caso specifico. Mi limito alla richiesta contenuta nell'interpellanza, poiché se dovessi soffermarmi su tutte le altre considerazioni fatte in sede di svolgimento, il discorso diventerebbe troppo ampio ed importante, ben più di quanto non comporti lo svolgimento di un'interpellanza. Il discorso sui consorzi di bonifica si potrà sempre fare, quando si crederà e si vedrebbe in tale sede che molti luoghi comuni e molte valutazioni, frutto certamente di cattiva informazione, potrebbero essere chiariti.

Rimanendo doverosamente, ripeto, nell'ambito dell'interpellanza, mi limito ad assicurare l'onorevole Malfatti Francesco che probabilmente si procederà nei prossimi giorni o nelle prossime settimane alla sostituzione del commissario. Non possiamo infatti fare diversamente: non abbiamo altra arma che la nomina di un commissario, fino a quando il consorzio non sia nelle condizioni per procedere all'elezione di una amministrazione ordinaria.

Ma tale sostituzione del commissario, sarà fatta soltanto con il preciso e tassativo incarico di dare adempimento a tutte le incombenze occorrenti per poter effettuare le elezioni, fissando un termine preciso che — io credo — non potrà andare al di là di un modesto numero di mesi, comunque non oltre quest'anno. Si comincerà così a dare intanto una sistemazione più regolare a questo consorzio che — non ho difficoltà a riconoscerlo — ha dato luogo negli anni passati — del resto la ispezione del Ministero ne è la prova — a numerosi rilievi per molte irregolarità e per una situazione assolutamente anormale.

Con queste assicurazioni, e scusandomi se non posso uscire dai limiti dell'oggetto dell'interpellanza, credo di aver dato sufficiente soddisfazione all'interpellante.

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

MALFATTI FRANCESCO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, prendo atto

di due cose: del deposito della relazione Di Gregorio — chiamiamola così — nelle mani della magistratura. Del resto questo era ovvio e logico: sarebbe impensabile, tenendo conto della risposta che mi è stata data, che ci si fosse limitati, ad esempio, ad inviare solo una lettera alla magistratura. Dal momento che la magistratura deve accertare se emergono o meno responsabilità penali, è chiaro che essa deve avere tutti gli elementi necessari per poter esprimere tale giudizio. Prendo anche atto che si procederà alla sostituzione dell'attuale commissario ed alla nomina di un altro commissario. Io non so (dal momento che, ripeto, non conosciamo queste risultanze) quale situazione esatta esista al Consorzio di bonifica della Versilia. Certo deve essere ben grave, dal momento che l'onorevole sottosegretario dice: noi provvederemo alla nomina di un nuovo commissario perché non possiamo fare altrimenti, perché manca a tal punto una struttura di base, che l'unica cosa che possiamo fare, per poter applicare le leggi e normalizzare la situazione, è quella di nominare un altro commissario.

Vorrei ricordarle, onorevole sottosegretario, che dal giorno della istituzione del consorzio ad oggi c'è sempre stata una gestione commissariale. Ella dice di limitarsi — nella risposta — al caso specifico. Vorrei farle rilevare, non per ritorsione polemica, che ho fatto alcuni brevi cenni illustrativi, per dimostrare quale interesse ha il movimento democratico della Versilia alla conoscenza delle risultanze, di quella relazione.

Non è che le cose siano separate; il fatto è che ci troviamo di fronte ad un ente che è stato ed è tuttora gestito in modo autoritario e nel quale, per la stessa ammissione del Governo, si sono appalesati molti rilievi e molte irregolarità (come il sottosegretario ha testè dichiarato).

La mia interpellanza tendeva appunto a conoscere in concreto in che consistessero questi rilievi e queste irregolarità. Per questo non mi sono limitato a chiedere *sic et simpliciter* di conoscere la relazione, ma ho voluto motivare tale richiesta.

La grande maggioranza dei soci vede come stanno le cose. Cammina sulle strade che sono sotto la giurisdizione consortile, che dovrebbero essere sistemate e non lo sono. Vede i propri terreni allagati, e questo non dovrebbe accadere: quando poi accade, i soci dovrebbero essere subito aiutati, e non lo sono. Ho voluto ricordare tutte queste cose per dimostrare come esista un collegamento fra

cause ed effetti e come quindi si giustifichi questa pressione per conoscere come stanno esattamente le cose. Ella, onorevole sottosegretario, ha detto che, se avesse potuto rispondere anche alle altre domande, avremmo visto che sono in parte frutto di cattiva informazione. Le dirò che non ho affatto la pretesa di avere detto tutto in modo esatto. Può darsi benissimo che ci siano alcune cose non del tutto esatte.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per la agricoltura e le foreste*. Non mi riferivo al caso specifico, ma al problema di carattere generale.

MALFATTI FRANCESCO. Però nel caso specifico i fatti sono: gestioni commissariali e gestione autoritaria.

Vediamo, quindi, di uscire al più presto da una situazione di questo genere: credo che, così facendo, non soltanto ne trarranno beneficio i consorziati, gli associati, ma ne trarrà prestigio e maggiore autorità anche lo stesso Ministero. (*Interruzione del deputato Miceli*).

Non possiamo attendere le risultanze della magistratura, né mi convince la posizione secondo la quale il Parlamento non deve sapere perché la magistratura indaga. Ci sono alcuni provvedimenti amministrativi che si impongono. Non so se i provvedimenti che si impongono, nell'ambito amministrativo, debbano limitarsi soltanto a quello annunciato, relativo alla nomina di un nuovo commissario. Credo che se ne imporranno anche altri. Non posso nutrire fiducia, perché siamo abituati a giudicare sulla base dei fatti. Se ci saranno dei fatti apprezzabili da parte del Ministero, li valuteremo come tali. Intanto continuiamo a mantenere questa nostra pressione perché il consorzio di bonifica della Versilia sia immediatamente democratizzato e sia, domani, abolito, trasferendo i poteri di questo e degli altri consorzi agli enti di sviluppo in agricoltura, previsti nell'intero territorio nazionale.

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

Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

FABBRI, *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 martedì 7 marzo 1967, alle 15,30:

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

SAMMARTINO ed altri: Estensione delle disposizioni di cui alla legge 21 novembre 1955, n. 1108, al personale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile (3739).

2. — *Interrogazioni.*3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Approvazione delle finalità e delle linee direttive generali del programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 (2457);

— *Relatori:* Curti Aurelio e De Pascalis, *per la maggioranza;* Delfino; Valori e Passoni; Barca, Leonardi e Raffaelli; Alpino e Goehring, *di minoranza.*

4. — *Discussione della mozione Ingrao (93) e svolgimento dell'interpellanza Avolio (988) sulla Federconsorzi.*

5. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

AZZARO ed altri: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (2493);

— *Relatore:* Gullotti.

6. — *Discussione della proposta di legge:*

CASSANDRO ed altri: Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica (2287);

— *Relatore:* Dell'Andro.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Adesione alla Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 e sua esecuzione (*Approvato dal Senato*) (3036);

— *Relatore:* Russo Carlo.

8. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disci-

plina 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.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

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

— *Relatore:* Fortuna.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

— *Relatore:* Degan.

11. — *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);

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.

12. — *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:* Di Primio, *per la maggioranza;* Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza.*

13. — *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.*

14. — *Discussione della proposta di legge:*

Bozzi ed altri: Controllo parlamentare sulle nomine governative in cariche di aziende, istituti ed enti pubblici (1445);

— *Relatore:* Ferrari Virgilio.

La seduta termina alle 19,15.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MARZO 1967

INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE*Interrogazioni a risposta scritta.*

BUTTÈ, RIPAMONTI E LONGONI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è a conoscenza della deliberazione che avrebbe preso il Consiglio di amministrazione dell'ENEL di sopprimere il Centro di progettazioni e costruzioni idroelettriche di Milano e se, in caso positivo, è intervenuto o intende intervenire per salvaguardare un prezioso patrimonio tecnico e scientifico che si è costituito in ben settant'anni di attività universalmente lodata nel campo idroelettrico.

La minacciata soppressione del Centro di Milano recherebbe grave danno al programma di lavori già in attuazione per l'importo di circa cento miliardi e annullerebbe una organizzazione ad altissimo livello di qualificazione ora collegata anche con il Politecnico di Milano e concorrente allo sviluppo dell'economia nazionale. (20875)

BENOCCI E TOGNONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere — appresa dalla televisione e dalla stampa la notizia dell'ulteriore recente assegnazione alle province alluvionate del fondo di solidarietà nazionale; constatato come, ancora una volta, si è commessa una palese ingiustizia verso la provincia di Grosseto, assegnandole solo 50 milioni, che non tengono conto del tremendo disastro subito da Grosseto e che sono sproporzionati con l'assegnazione più alta fatta ad altre province — in base a quale criterio è stata fatta la suddetta assegnazione e per sapere altresì se non intendano intervenire, perché alla provincia di Grosseto sia fatta una ulteriore assegnazione. (20876)

SULLO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se intende aprire al più presto al traffico la superstrada Salerno-Avellino nel tratto Salerno-Montoro Inferiore, che risulta già completato e pronto all'apertura, e che, secondo dichiarazioni ufficiali rese dal Ministro all'interrogante stesso, avrebbe dovuto già funzionare dallo scorso ottobre.

Per conoscere altresì se voglia prevedere un apposito svincolo per Baronissi e risolvere il problema dello spartitraffico per tutta la superstrada, per creare le necessarie condizioni di sicurezza agli utenti. (20877)

CRUCIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che ritardano la realizzazione dell'importante tronco stradale Todi-Baschi-Orvieto per il quale da anni la stampa pubblica annunci di immediata realizzazione. (20878)

FINOCCHIARO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi che impediscono all'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA) di proporre l'indennità sostitutiva del trattamento di missione e di prestazioni straordinarie, ai sensi dell'articolo 13 del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 912, da attribuire al personale di Enti pubblici sottoposti a vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste che da circa quattro mesi presta servizio presso gli Ispettorati provinciali dell'alimentazione. (20879)

CRUCIANI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere i motivi che ritardano il rinnovo dei consigli di amministrazione degli Istituti di ricovero e beneficenza dell'Umbria sia per normalizzarne la vita sia per porre fine allo scandaloso ballottaggio di poltrone tra i partiti governativi;

per sapere, inoltre, se non vogliono dare disposizioni perché le incompatibilità previste dalle leggi vigenti vengano scrupolosamente rispettate. (20880)

CRUCIANI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i motivi che ritardano un'indagine sanitaria sul funzionamento dello stabilimento caseario di Colfiorito di Foligno; e per sapere per quale motivo non sono ammessi alla cooperativa i coltivatori produttori non iscritti alla DC. (20881)

LUCCHESI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e della sanità.* — Per sapere a qual punto sono le pratiche per la costruzione del nuovo acquedotto di Suvereto (Livorno).

Il vecchio acquedotto, oltre avere una portata insufficiente al fabbisogno del comune, è soggetto a infiltrazioni ed inquinamenti pericolosi per la salute pubblica. (20882)

SCALIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non ritenga opportuno prendere in considerazione l'Ordine del giorno della Giunta comunale di Ragusa relativo alla soppressione di due posti di Presidente di sezione del tribunale di Ragusa.

In particolare l'interrogante chiede al Ministro se non ritenga di riesaminare la decisione relativa alla soppressione dei due posti di Presidente di Sezione e ciò per evitare che la magistratura di Ragusa debba assolvere il suo compito con difficoltà e in condizioni di assoluta inadeguatezza numerica. (20883)

DE LORENZO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se non ritenga di dover impartire con urgenza le opportune disposizioni al competente ufficio del Medico provinciale di Napoli di procedere sollecitamente all'indizione ed all'espletamento del concorso per la copertura del posto di Ufficiale sanitario del comune di Napoli che col 22 agosto 1967 si renderà vacante a seguito del collocamento a riposo dell'attuale titolare il quale, trattenuto in servizio ai sensi della legge 7 maggio 1965, n. 459, dalla predetta data non potrà più assolvere neppure le funzioni di incaricato, ostandovi espressamente le disposizioni della citata legge 7 maggio 1965, n. 459.

Quanto innanzi al fine di evitare che l'Ufficio d'Igiene di una città tanto importante resti privo del titolare fino all'espletamento del concorso. (20884)

FOA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se il Ministero è a conoscenza che il giorno 27 febbraio 1967, l'autorità militare ellenica, su richiesta del Console italiano al Pireo, ha fatto salire delle truppe a bordo della motonave *San Marco* della Società Adriatica, in sciopero da 40 ore (sciopero che doveva durare solo altre 8 ore) disponendo il distacco degli ormeggi in modo da staccare la nave dalla banchina e costringere l'equipaggio ad assumere le posizioni di manovra;

se è a conoscenza che le autorità greche sono state messe a conoscenza del nome del rappresentante sindacale della FILM-CGIL a bordo della nave in sciopero e lo hanno dichiarato persona indesiderabile impedendogli di scendere a terra per prendere contatto telefonico con la propria centrale sindacale;

per sapere quali intendimenti il Ministero abbia nei confronti del proprio Console al Pireo, e se intende presentare una protesta al Governo di Atene per l'illecito intervento in territorio italiano in uno sciopero proclamato da organizzazioni sindacali italiane. (20885)

FERIOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali misure intenda adottare per garantire la conservazione a verde della pineta La Versiliana, a Marina di Pietrasanta, che rappresenta una delle ultime grandi oasi di verde della Versilia.

Detta pineta risulta vincolata sin dal 1775 e oggi è compresa nel piano paesistico della zona (decreto ministeriale 25 luglio 1960). Ora risulta che per i due terzi di detta pineta, in dispregio alle norme ricordate, sarebbe stata concessa al proprietario la lottizzazione, sia pure sottoponendola a particolari condizioni.

Il fatto stesso di autorizzare la lottizzazione, seppure con limitazioni, compromette definitivamente la conservazione di una tra le più note e reali bellezze del nostro paesaggio italiano. (20886)

D'ALESSIO. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'interno.* — Per conoscere i programmi di intervento da parte dell'Ispettorato forestale di Latina, del Consorzio di bonifica montana dei Lepini, dell'Azienda consorziale del medio Amaseno e della Amministrazione provinciale di Latina per quella parte del territorio del comune di Priverno denominata Santo Spirito (Boschetto, Campo al Pozzo, Pozzo Reale e Casale di Priverno), zona di collina ove vivono circa 2.000 persone dedite, in massima parte, ad attività agricole, e in particolare per sapere:

1) quali provvedimenti sono previsti per la sistemazione idro-geologica, la disciplina delle acque, il rimboschimento;

2) come si intende intervenire per il potenziamento dei pascoli comunali, la mancata valorizzazione dei quali ha prodotto la crisi dell'allevamento del bestiame, e se è prevista la costruzione di cisterne-abbeveratoi e la sistemazione di strade di accesso;

3) quali opere di sistemazione e bitumatura sono in programma per rendere transitabile la strada di attraversamento della zona (Santo Spirito, Boschetto, Casale) importante sia dal punto di vista sociale, sia per lo sviluppo delle attività agricole (commercio dell'olio, delle frutta, del latte, ecc.);

4) se sono previsti interventi adeguati per assicurare il rifornimento idrico degli abitanti che attualmente si alimentano, anche per gli usi domestici, con acqua piovana raccolta in pozzi e cisterne;

5) se nei programmi degli enti pubblici è compresa la costruzione della strada di congiungimento tra questa zona e la contrada

di San Martino-Fossanova che avrebbe un alto valore non solo agricolo, ma turistico.

(20887)

ZINCONI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se sia al corrente della occupazione del Centro sperimentale di cinematografia in Roma, da parte di studenti italiani e anche di « uditori » esteri. In particolare si domanda se il Ministro sia al corrente della situazione economica in atto a vantaggio dei predetti studenti, in rapporto a quella accordata ai normali frequentatori delle nostre Università e dei nostri Istituti di tipo universitario, per la massima parte dei quali non esistono le facilitazioni in atto per i frequentatori italiani ed esteri del CSC. Si vorrebbero anche conoscere quali siano le convenzioni e gli accordi internazionali di reciprocità che si suppone siano in atto per regolamentare la presenza, giustificare l'uso dei materiali e legittimare le attuali « rivendicazioni » degli uditori esteri. Infine, si vorrebbe sapere quali precauzioni il Ministro abbia predisposto per evitare abusi e danneggiamenti, con eventuali ripercussioni di responsabilità anche ai sensi della legge penale.

(20888)

SPADOLA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se sono allo studio di codesto Ministero delle iniziative intese al potenziamento dell'aeroporto Fontanarossa di Catania rappresentante il naturale posto di approdo del movimento turistico aereo verso Taormina e se, in caso negativo, non ritenga opportuno, anche per l'approssimarsi del periodo di alta stagione, promuovere studi per migliorarne la ricettività per il prossimo futuro al fine dell'economia dei trasporti considerati sotto l'aspetto della nuova tecnica dei prezzi « inclusive tours ».

(20889)

QUARANTA. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali drastici provvedimenti ha adottato o intende adottare a carico dell'infedele ispettore amministrativo signor Coletta, il quale, incaricato di una ispezione amministrativa all'ospedale civile Umberto I di Nocera Inferiore (Salerno), oltre che redigere una relazione spudoratamente faziosa faceva in modo che tale relazione prima di por-

tarla, come suo dovere, a conoscenza del Ministero fosse pubblicata sulla stampa locale con titoli vistosi dal tono scandalistico.

Tale relazione fu redatta in termini sfrontatamente faziosi perché nella stessa si parla della precedente e non delle precedenti amministrazioni mentre i rilievi si attribuiscono a 20 anni di gestione. Inoltre un palese esempio di faziosità si rileva allorché si afferma che la precedente amministrazione ha effettuato spese di cui poteva farne a meno (attrezzature sanitarie) e volutamente si è tacitato sulla precisazione che tali spese furono effettuate con regolari delibere debitamente vistate dall'autorità tutoria.

Non si conosce da chi autorizzato o con quali diritti detto ispettore può usare espressioni volgari, forse irripetibili, nei riguardi del direttore sanitario, del segretario e del ragioniere di quell'ente.

Sul primo fa apprezzamenti irrispettosi pur essendo un ispettore amministrativo e quindi non poteva, come invece ha osato, fare apprezzamenti lesivi della dignità professionale di un vecchio e stimatissimo medico, verso il quale tutta la città ogni giorno esprime la incondizionata solidarietà e lo sdegno per il denigratore.

Per il segretario ed il ragioniere, poi, ha osato tali e tanti epiteti sino ad arrivare alle parole « precoce senilità » come se egli fosse un esperto in tale materia.

Per tali motivi il detto Coletta è stato querelato e si ha fiducia che il magistrato farà come sempre giustizia. In quella sede si potrà dimostrare quali i motivi abietti che indussero il Coletta con la sua azione a portare pubblico discredito all'ente e offesa alla laboriosa città di Nocera Inferiore.

Si spiegherà anche il perché non è stato citato nella relazione lo sconcertante episodio verificatosi alla presenza dello stesso Coletta nei giorni 23, 24 e 25 gennaio 1967 allorché dové intervenire la polizia per allontanare dall'Ospedale ben 44 elementi assunti dall'attuale amministrazione in carica senza alcuna preventiva delibera. Episodio questo che giustamente determinò la reazione dei dipendenti dell'ente che per tutelare il rispetto della legge, la sicurezza della vita dell'ospedale stesso e la loro stabilità di impiego furono costretti ad effettuare ben tre giorni di sciopero.

(20890)

Interrogazioni a risposta orale

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere se non ritiene di rivedere la questione del ridimensionamento del tribunale di Livorno e della Pretura di Cecina (Livorno). »

« L'organico del tribunale di Livorno alla fine del 1966 era già ritenuto insufficiente dal Presidente del tribunale che aveva fatto richiesta di un nuovo magistrato. Con quattro magistrati in meno come previsto dal Ministero (un Presidente di sezione, due giudici, un Procuratore) l'organico risulterebbe assolutamente inadeguato. »

« Ugualmente nociva all'andamento della Giustizia è la soppressione del posto di uno dei due Pretori di Cecina che è centro agricolo e commerciale di grande importanza. »

(5399)

« PACCARDI ». »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia al corrente della situazione creata nell'Istituto statale d'Arte di Penne (Pescara) dal direttore, professor Donato Della Valle, e se abbia preso conoscenza della relazione scritta al riguardo dal presidente di quell'istituto. »

« L'interrogante chiede di sapere se il Ministro sia al corrente per lo meno dei seguenti abusi commessi dal direttore di quell'istituto: »

a) utilizzazione a scopo esclusivamente personale dell'« Azienda speciale » istituita in base al paragrafo 46 del bilancio delle scuole artistiche ai sensi della circolare 28 maggio 1960, n. 213, pubblicata nel bollettino ufficiale, n. 34 del 25 settembre 1960, parte II;

b) utilizzazione indebita dell'opera di alcuni insegnanti della scuola per l'esecuzione di lavori di arredamento della propria casa;

c) persecuzione sistematica del personale con metodi che meriterebbero un grave apprezzamento in altra sede. »

« L'interrogante infine chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda adottare e se in ogni caso intenda procedere a una ispezione. »

(5400)

« DI PRIMIO ». »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere come e quando intenda risolvere i gravi problemi relativi alla struttura e al funzionamento del Centro sperimentale di cinematografia, in questi giorni messi drammati-

camente in evidenza dalla occupazione dei locali del Centro stesso da parte di tutti gli studenti uniti. Questa manifestazione, che si è svolta e si svolge in modo ordinatissimo e nel segno di un'alta consapevolezza civile e democratica, costituisce una vibrata protesta per l'incuria in cui le autorità ministeriali responsabili hanno lasciato per tanti anni degenerare le funzioni del Centro, da quando l'allora Direttore generale dello spettacolo fu nominato Commissario del Centro per procedere a una sua profonda riforma strutturale entro il termine di sei mesi, mentre sono da allora trascorsi sei anni senza che nulla sia stato fatto, sicché la situazione si è venuta gradualmente deteriorando ed oggi il Centro è caratterizzato da una situazione istituzionale anomala, da assoluta mancanza di democrazia interna, da grave carenza di mezzi di studio e insufficiente utilizzazione degli scarsi strumenti a disposizione, da una concezione burocratica dell'insegnamento, dalla mancanza di adeguate misure per assicurare il buon funzionamento dei due anni di corso e i necessari sbocchi professionali dei corsi stessi. »

(5401)

« ALATRI ». »

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere — premesso che le proposte della Commissione CEE riguardanti la fissazione dei limiti massimo e minimo dei prezzi indicativi nazionali del latte e dei relativi prezzi di entrata per la campagna di commercializzazione 1967-68, per quanto riguarda l'Italia, hanno destato le più vive perplessità tra le categorie agricole interessate al settore lattiero-caseario, data la notevole pressione esercitata dalla concorrenza delle importazioni di burro e di formaggi di provenienza extra-comunitaria sulla produzione nazionale, la cui difesa è affidata prevalentemente al meccanismo dei prelievi; che la fissazione per la campagna 1967-68 di prezzi di entrata a livelli inadeguati, compromette l'attività che gli allevatori sono chiamati a svolgere in condizioni climatiche, ambientali ed economiche che non consentono un perfetto allineamento con la situazione produttiva degli altri Paesi della CEE, tenuto conto anche della maggiorazione del costo dei mangimi, per l'aumento a partire dal 1° luglio 1967 del prezzo del granoturco; che le preoccupazioni degli allevatori di bovini si estendono anche al settore dei prezzi di orientamento dei bovini vivi per la campa-

gna 1967-68, in considerazione anche che quelli della precedente campagna sono risultati sensibilmente inferiori ai costi di produzione con i riflessi a tutti ben noti; — se non ritenga indispensabile di fronte all'evidente esigenza di non sottovalutare la gravità della situazione economica del nostro allevamento bovino — che nella competente sede comunitaria sia sostenuta la necessità:

a) che i prezzi di entrata dei prodotti lattiero-caseari per l'Italia siano fissati per la campagna 1967-68 allo stesso livello già stabilito per la campagna di prezzi unificati a partire dal 1° aprile 1968;

b) che i prezzi di orientamento dei bovini vivi per la campagna 1967-68 siano fissati per l'Italia a livelli comunque non inferiori a quelli stabiliti per la campagna 1968-1969.

(1038)

« CERUTI CARLO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per sapere se è vera la notizia del trasferimento della Direzione generale Antichità e Belle arti in via del Babuino, nell'edificio che sarà prossimamente lasciato libero dalla RAI, e quali necessità possono averlo determinato.

« Per evidenti ragioni urbanistiche tale trasferimento è giudicato nel modo più negativo, sia dagli esperti che dalla pubblica opinione. Sembra infatti incredibile che un ambiente di particolare valore storico, artistico e turistico, quale è quello in prossimità di piazza del Popolo — già così gravemente congestionato dal traffico e dai parcheggi — possa essere destinato ad ospitare uffici di circa trecento impiegati e che, per giunta, richiamano grande affluenza di visitatori da ogni parte d'Italia.

« È da rilevare che tale trasferimento riguarda quella stessa Direzione Generale cui spetta in modo specifico il compito della tutela del patrimonio d'arte e di storia, e che, inoltre, tale determinazione verrebbe a legittimare e incrementare la sfiducia, tanto diffusa fra gli italiani, verso gli impegni, recentemente ribaditi dai pubblici poteri, per un migliore assetto urbanistico della Nazione.

« Gli interpellanti desiderano anche sapere se è vera la notizia pubblicata da alcuni quotidiani, e cioè che l'affitto dei locali in via del Babuino si aggirerebbe intorno ai novanta milioni annui; in caso affermativo, se non sarebbe più giusto accantonare la spesa di quattro o cinque annate di affitto, allo scopo di costruire, in località conveniente, un edificio ri-

spondente al pubblico interesse nelle funzioni della Direzione generale delle Antichità e Belle Arti.

(1039) « FINOCCHIARO, CODIGNOLA, ACHILLI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo, per conoscere se sia stata valutata l'opportunità e l'importanza di finanziare con la massima urgenza il raddoppio della strada statale Cassia che dopo l'apertura dell'Autostrada del sole, che praticamente ne ha assorbito il traffico, appare destinata ad un sempre più marcato decadimento con tutte le gravissime conseguenze di ogni ordine e natura ben immaginabili.

« Eppure l'importanza dell'antica via consolare risulta sempre di primissimo piano, sia sotto l'aspetto turistico che industriale e commerciale. Infatti: — dal punto di vista turistico la Cassia, oltre a rappresentare una delle strade più pittoresche e panoramiche d'Italia, tocca centri e località, come ad esempio Sutri, Capranica, Vetralla, San Quirico d'Orcia, ecc., ricche di vestigia etrusche, romane e medioevali, senza dire di Viterbo con il suo famoso borgo medioevale, di Bolsena, cara alla memoria di ogni cattolico per il ricordo del miracolo eucaristico, della dantesca Buonconvento e di Siena, troppo celebre per essere ricordata;

— dal punto di vista industriale e commerciale la Cassia costituisce l'arteria principale di alimentazione e di distribuzione di una delle più fertili zone d'Italia la cui importanza primaria non sembra debba essere particolarmente illustrata.

« L'interpellante chiede altresì se risponde a verità l'iniziativa assunta qualche tempo fa dal Monte dei Paschi di Siena unitamente agli amministratori degli enti locali delle provincie interessate per dare inizio ai lavori del raddoppio della strada in parola, con il consenso dello Stato, attraverso il finanziamento di un consorzio e se, nel caso che la notizia risultasse fondata, non si ritenga opportuno sollecitare e sostenere l'iniziativa che rappresenterebbe una soddisfacente subordinata alla richiesta di finanziamento statale come sopra avanzata.

(1040)

« SIMONACCI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro e del bilancio — anche in riferimento alla precedente interpellanza n. 890 presentata sullo

stesso argomento fin dal 19 settembre 1966 e rimasta inevasa — in ordine alla grave situazione nella quale è venuto a trovarsi il personale di numerosi comuni e di amministrazioni provinciali in conseguenza della deliberazione adottata, il 6 febbraio 1966, dalla Commissione centrale per la finanza locale, con la quale è stato stabilito che, in sede di esame dei bilanci degli enti locali, venga ridotto al 50 per cento — ed interamente depennato per il 1967 — nei bilanci degli enti locali lo stanziamento relativo alle indennità accessorie.

« In ordine a quanto sopra gli interpellanti invitano i rappresentanti del Governo a considerare quanto segue:

1) che le indennità in questione sono state in passato corrisposte sulla base di deliberazioni legittimamente adottate e debitamente approvate dalle competenti autorità tuttorie;

2) che la riduzione e la soppressione degli stanziamenti di bilancio, deliberate dalla Commissione centrale per la finanza locale, oltre a costituire un fatto grave ed inusitato nella gestione amministrativa degli enti locali, determinerebbero un ingiusto peggioramento delle condizioni economiche delle categorie interessate; il che costituisce una assurda innovazione nella politica retributiva dei lavoratori;

3) che nelle amministrazioni degli enti locali non hanno avuto sempre o adeguata applicazione molte disposizioni legislative con le quali sono state attribuite al personale dell'amministrazione statale sensibili benefici giuridico-economici, cosicché il trattamento derivante da indennità accessorie per i dipendenti dagli enti locali è da considerare, anche sotto tale profilo, sostanzialmente giustificato;

4) che il risanamento dei bilanci degli enti locali va ricercato in una più radicale riforma della legislazione concernente la fi-

nanza locale, tanto più che, oltre a raccomandarsi sotto questo profilo, l'accennata riforma si rende sempre più indispensabile ed urgente in relazione alla aumentata sfera delle competenze attribuite agli enti locali ed all'ulteriore incremento delle competenze medesime previste nei progetti di decentramento delle funzioni detenute ancora dallo Stato.

« Tutto ciò premesso, gli interpellanti chiedono se il Governo intenda intervenire per la salvaguardia dei diritti acquisiti dai dipendenti degli enti locali con il consolidato godimento della indennità accessoria, convocando, a tal fine, la Commissione centrale per la finanza locale per la adozione di provvedimenti consoni a tali esigenze di giustizia retributiva, promuovendo, con la sollecitudine che l'aggravarsi della situazione generale degli enti locali sempre più richiede, quelle iniziative che possano realizzare, in adeguata misura, il risanamento dei bilanci degli enti medesimi.

« Gli interpellanti sottolineano l'urgenza di un intervento governativo anche per evitare che la situazione di grave disagio dei dipendenti, diventando intollerabile, abbia a determinare manifestazioni massicce di sciopero che, riguardando i servizi di interesse pubblico, provocherebbero disagi e danni alle popolazioni specie nelle grandi città.

« La responsabilità delle conseguenze negative di questi scioperi non potrebbe che ricadere sulle autorità di Governo, il cui colpevole temporeggiamento per la soluzione dei problemi delle categorie interessate è stato più volte lamentato dai sindacati e dal Parlamento.

(1041) « ROBERTI, CRUCIANI, FRANCHI, SERVELLO, TRIPODI ».