

698.

SEDUTA DI LUNEDÌ 19 GIUGNO 1967

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PERTINI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi	35643	
Disegni di legge:		
(Presentazione)	35663	
(Trasmissione dal Senato)	35651	
Proposte di legge (Annunzio)	35651	
Interrogazioni (Annunzio):		
PRESIDENTE	35663	
BATTISTELLA	35663	
MALAGODI	35663	
Interrogazioni (Svolgimento):		
PRESIDENTE	35643	
DELFINO	35648	
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	35643, 35645 35648, 35650	
		VALITUTTI 35646
		VENTUROLI 35643
		Interpellanze (Svolgimento):
		PRESIDENTE 35652
		LORETI 35652, 35656
		LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> 35655, 35662
		TAGLIAFERRI 35657, 35663
		Consiglio regionale della Sardegna (Trasmissione di una proposta di legge) . . . 35651
		Corte dei conti (Trasmissione di relazioni) 35652
		Per un lutto del deputato Bisantis:
		PRESIDENTE 35652
		Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio) . 35652
		Ordine del giorno della seduta di domani . . 35663

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

DELFINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 15 giugno 1967.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Gennai Tonietti Erisia, Pedini, Sabatini e Scarascia Mugnozza.

(I congedi sono concessi).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Venturoli e Degli Esposti, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per sapere se e quali siano le decisioni dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in merito agli appalti di manodopera tuttora in essere, nonostante le norme previste dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1369. Per sapere se corrisponda al vero la notizia che l'amministrazione ferroviaria, anziché coprire i vuoti del proprio organico mediante l'assunzione dei lavoratori già qualificati e da lunghi anni in servizio con il contratto di appalto, procede al loro licenziamento in contrasto con lo spirito e la lettera della legge n. 1369 » (5448).

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*. Dopo l'entrata in vigore della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, e del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192, quest'ultimo emanato in applicazione dell'articolo 8 della legge citata e contenente norme per la disciplina dell'impiego di manodopera negli appalti concessi dalle amministrazioni autonome delle ferrovie dello Stato, dei monopoli di Stato e delle poste e telecomunicazioni, l'Azienda delle ferrovie dello Stato non ha più stipulato contratti d'appalto per mera fornitura di manodopera.

Tutti gli ex-dipendenti di imprese appaltatrici di fornitura di manodopera, utilizzati

dall'Azienda delle ferrovie dello Stato in forza dell'articolo 4 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 1192 del 1961, con contratto di diritto privato e che erano in possesso di requisiti previsti dalla legge 3 novembre 1963, n. 1443, sono stati sistemati in ruolo ai sensi della legge medesima.

La questione dei lamentati licenziamenti non può assolutamente riguardare l'Azienda delle ferrovie dello Stato, ma eventualmente le imprese attualmente appaltatrici della fornitura di soli servizi inerenti all'esercizio ferroviario, sulle quali l'Azienda stessa non ha ovviamente alcuna ingerenza per ciò che concerne i rapporti di lavoro da esse intrattenuti con i propri dipendenti.

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

VENTUROLI. Come è possibile, signor Presidente, dichiararsi soddisfatti dopo una risposta così inesatta, oltreché generica? Infatti, per quanto concerne la dichiarazione relativa all'adempimento da parte dell'amministrazione ferroviaria delle disposizioni che vietano l'appalto di manodopera, dichiarazione che nega il rinnovo di contratti di appalto di sola manodopera, l'onorevole sottosegretario dovrebbe sapere molto bene che la sua è un'affermazione del tutto gratuita, non corrispondente al vero, in quanto numerose gare sono state recentemente indette sulla base di quelle note formulazioni che l'amministrazione impiega per mantenere in vita un'attività che non può essere assolutamente soppressa per le esigenze di funzionamento degli impianti.

Nel solo compartimento di Bologna, ad esempio, anche se è vero che sono stati licenziati dal lontano 1963 ad oggi circa 500 operai qualificati, è altrettanto vero che ve ne sono ancora in servizio circa 250, i quali svolgono un'attività indispensabile all'amministrazione, la quale oltretutto è fortemente carente in fatto di organico. Infatti, nel medesimo impianto vi sono 143 posti disponibili rispetto alla pianta organica originaria; il fabbisogno è notevolmente superiore e si provvede a farvi fronte con il continuo rinnovo del contratto di appalto (vietato dalla legge), quindi con una specifica inadempienza da parte dell'amministrazione ferroviaria.

Ma vi è un altro elemento da ricordare, anche esso estremamente negativo, e cioè che queste inadempienze hanno mantenuto in essere un rapporto condannato dal legislatore, in quanto si traduce in una specifica forma di supersfruttamento della manodopera, mentre non si è pensato che l'unica via che potesse consentire il graduale superamento di questa abnorme situazione era del tutto conveniente per l'amministrazione. Infatti nel 1963, nel compartimento di Bologna (per non parlare degli altri), vennero assunti 750 operai qualificati, sia pure in forma indiretta (infatti l'assunzione è avvenuta attraverso la forma dell'appalto), dall'amministrazione ferroviaria con tutti quei crismi che necessariamente si richiedono per il personale qualificato assunto in pianta stabile o attraverso i concorsi. In altri termini, in quella occasione si provvide ancora attraverso la forma dell'appalto, con la promessa specifica però che, considerate le attitudini accertate di qualificazione di tale personale, con il prosieguo del tempo la forma dell'appalto sarebbe stata gradualmente soppressa e l'amministrazione ferroviaria, in relazione alle disponibilità dell'organico, avrebbe provveduto all'assunzione di detti lavoratori.

Invece, nei fatti è avvenuto che, come ho detto prima, 500 di questi operai qualificati sono stati licenziati e 250 di essi si trovano in una condizione estremamente delicata per la precarietà del rapporto di lavoro, costituito appunto dall'appalto, e inoltre in condizione di discriminazione rispetto al restante personale dell'amministrazione ferroviaria. Questi lavoratori, pur svolgendo identico lavoro rispetto ai dipendenti di ruolo dell'amministrazione ferroviaria, in effetti percepiscono un salario ed un trattamento previdenziale assai inferiori. Tutto ciò in palese contraddizione con quanto stabilisce la legge, la quale vieta l'appalto di manodopera e prescrive l'impegno per quelle aziende che si sono avvalse di questa forma di provvedere alla regolare assunzione di questo personale.

Esiste poi un altro particolare che rivela anche una insufficiente visione dell'amministrazione ferroviaria, a mio parere, per quanto concerne la soluzione di questo problema che interessa ancora molte migliaia di lavoratori nel nostro paese che usufruiscono di tale precario rapporto di lavoro e cioè le norme stesse dei cottimi che vengono stabiliti in modo difforme da compartimento a compartimento, da zona a zona, il che è incomprendibile. Trattandosi del medesimo lavoro, svolto da lavoratori aventi la medesima qua-

lifica, non si vede perché a Milano vi sia un minimo di cottimo di 7 vetture, a Roma di 5, a Napoli di 4, quasi che scendendo verso il Mezzogiorno vi sia, a parità di qualifica e di salario, un rendimento inferiore. Penso che questa riduzione non dipenda dalla qualità dei lavoratori ma dal tipo di organizzazione ferroviaria. Pertanto, oltre, ripeto, la sperequazione che nasce dal rapporto precario del contratto di appalto, esiste questa disorganizzazione, che spiega anche il perché si abbiano organici in parte non coperti e contemporaneamente vi sia questa situazione ingiusta nei confronti di migliaia di lavoratori.

Confermo quindi quello che ho detto all'inizio, di non essere assolutamente soddisfatto, cogliendo l'occasione per esprimere la mia deplorazione totale nei confronti dell'amministrazione ferroviaria e in primo luogo del Governo, che aveva per primo il dovere di portare questa amministrazione al rispetto della legge.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Valitutti, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per sapere se sia corrispondente al vero la notizia secondo la quale la progettata soppressione della linea ferroviaria Salerno-Mercato San Severino, limitata in una prima fase al servizio viaggiatori ma che in una seconda fase coinvolgerebbe fatalmente anche il servizio merci, sia stata già anticipata da alcuni provvedimenti in corso di adozione da parte della direzione generale delle ferrovie dello Stato, provvedimenti che se attuati renderebbero impossibile il riesame del problema per una sua più equa soluzione. L'interrogante si permette di fare presente al riguardo: 1) che la limitazione della soppressione al servizio viaggiatori non potrebbe essere mantenuta perché la soppressione stessa fatalmente si estenderebbe al servizio merci se è vero che il provvedimento è determinato dalla esigenza di ridurre il costo eccessivo di esercizio della linea. Infatti per mantenere il servizio merci occorrerebbe un costo di poco inferiore a quello necessario per l'esercizio globale della linea, costo che è d'altronde riducibile; 2) che la linea Salerno-Mercato San Severino per essere mantenuta efficiente come linea vicariante della linea diretta Salerno-Nocera Inferiore, soggetta a frequenti interruzioni, esigerebbe un costo aggiuntivo che renderebbe irrilevante la economia che l'amministrazione si propone di realizzare. E ben vero che l'amministrazione ha iniziato i lavori per la costruzione di una variante più sicura sulla linea diretta,

ma, pur con la costruzione della variante, sarebbe prudente e saggio conservare la linea vicariante; 3) che la valutazione relativa alla opportunità di sopprimere la linea in questione sembra essere inficiata dalla sua unilateralità. Non sembra che l'amministrazione abbia considerato il problema della soppressione della linea nella globalità dei suoi riflessi ed effetti inevitabili sul tratto della linea tra Mercato San Severino-Avellino e sulla linea Mercato San Severino-Codola, nonché sul sistema del movimento dei viaggiatori e dei traffici da Benevento e da Avellino verso la Calabria; 4) che la progettazione della soppressione della linea Salerno-Mercato San Severino non sembra essere stata decisa nella visione unitaria dello sviluppo economico della zona da essa attraversata. Nella zona circostante già esistono opifici che sarebbero danneggiati dalla soppressione della linea. Altri opifici stavano sorgendo e i relativi lavori sembravano essere stati sospesi proprio nella previsione della soppressione della linea. La valle dell'Irno nella quale corre la linea è compresa nell'area di sviluppo industriale della provincia di Salerno; 5) che i calcoli relativi al costo della linea non sembrano aver tenuto presente la possibilità e l'opportunità di modificare gli orari e i sistemi tariffari per adeguarli alle esigenze effettive con l'effetto di aumentare il movimento dei viaggiatori e conseguentemente le entrate. L'amministrazione sembra essersi fondata sulla situazione attuale in cui si sommano gli effetti negativi di volute incurie e negligenze, senza chiedersi se sia o non sia modificabile; 6) che fra le popolazioni della zona è diffuso il sospetto che con la soppressione della linea si raggiunga l'effetto, pur se non voluto, di favorire gli interessi di altre aziende di trasporti e specialmente dell'Istituto nazionale trasporti » (5452).

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*. Nel quadro degli studi in corso per addivinare ad un graduale ridimensionamento della rete secondaria delle ferrovie dello Stato a scarso traffico e fortemente deficitaria accurati accertamenti sono stati già condotti per la linea Salerno-Mercato San Severino. Per tale linea sono state già espletate con esito positivo le procedure preliminari all'uopo prescritte, cioè: ricognizione sulla idoneità delle strade destinate allo svolgimento degli autoservizi sostitutivi per

il trasporto delle persone; contatti con le autorità locali, intervenute nel corso di una riunione tenuta presso la direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato di Napoli; intese con i rappresentanti sindacali ai fini della sistemazione del personale che si renderà disponibile per effetto del progettato provvedimento.

Recentemente, pertanto, ai sensi delle disposizioni legislative vigenti, con decreto ministeriale 4 aprile 1967, n. 6717, è stato autorizzato il ridimensionamento della linea in argomento, consistente nella cessazione del trasporto dei viaggiatori su rotaia, con la corrispondente attivazione di un altro servizio sostitutivo, destinando il tracciato ferroviario solo al servizio merci, da svolgersi con un regime di circolazione analogo a quello dei raccordi, ciò che consentirà all'azienda ferrovie dello Stato di eseguire tali trasporti ad un costo di esercizio assai più basso, potendosi risparmiare il notevole carico di spese fisse che grava oggi sulla gestione della linea.

In data 6 maggio sono stati attivati i previsti autoservizi sostitutivi viaggiatori, e in data 13 è stata definitivamente soppressa la effettuazione dei treni viaggiatori.

Tanto per il servizio viaggiatori, quanto per quello merci la riforma attuata non implicherà aumenti tariffari né modificazioni alle condizioni di trasporto in atto vigenti.

L'autoservizio viaggiatori è stato regolato da programmi ed orari corrispondenti alle reali esigenze del pubblico, mentre per il traffico merci è prevista la effettuazione di tratte periodiche che potranno pienamente fronteggiare anche eventuali sviluppi economici della zona. Infatti la frequenza delle tratte potrà essere agevolmente commisurata alle effettive necessità del traffico, senza più sottostare alle limitazioni di orario dipendenti dalla circolazione dei treni viaggiatori.

In ordine alle varie considerazioni esposte dall'onorevole interrogante, si forniscono le seguenti precisazioni:

1) il programmato assetto del servizio merci su rotaia non rappresenta una soluzione transitoria per giungere poi ad un provvedimento di soppressione. Tale riforma, come già in precedenza accennato, risponde alla esigenza di risparmiare la parte più consistente delle spese fisse di gestione della linea, mediante la economia di circa 56 agenti, la maggioranza dei quali sono preposti a compiti connessi con la circolazione dei treni. Detti agenti troveranno più utile impiego in altri impianti ferroviari i cui organici richiedono adeguata integrazione;

2) l'utilità della linea Mercato San Severino-Salerno in caso di accidentale interruzione della tratta Salerno-Nocera Inferiore si è rivelata in pratica inconsistente, tanto da fare preferire alla deviazione dei treni il trasbordo dei viaggiatori, sia per impegnative ragioni di carattere tecnico, sia per ottenere un più spedito proseguimento dei viaggi;

3) l'opportunità della riforma in questione è stata ponderata con obiettività in tutti i suoi aspetti, nel corso di studi effettuati in passato, ed è stata confermata dalle valutazioni eseguite di recente in sede di elaborazione del progetto specifico di ridimensionamento. È da escludere che la semplice surrogazione del servizio viaggiatori su rotaia con un equivalente servizio automobilistico possa negativamente influire sul movimento del pubblico e delle merci che interessa le altre tratte ferroviarie facenti capo a Mercato San Severino e a Salerno;

4) il traffico merci che da molti anni si registra sulla linea in parola è quanto mai esiguo. Si esclude che il programmato ridimensionamento dei servizi ferroviari sulla Salerno-Mercato San Severino possa determinare remore ad un eventuale sviluppo economico della zona, giacché, come detto in precedenza, la linea viene mantenuta in esercizio col regime del raccordo che, in casi analoghi, si è palesato in grado di sopprimere a qualunque espansione delle attività agricole, industriali e commerciali dei comuni circostanti;

5) la situazione deficitaria della linea si è manifestata da molti anni non suscettibile di rimedi ordinari. Il tronco ha perduto con il tempo la maggior parte della sua importanza sia a causa della motorizzazione privata, sia a causa della filovia che collega Mercato San Severino con Salerno. Il traffico viaggiatori è sceso a livelli quanto mai bassi ed analogo fenomeno si è verificato nel settore dei trasporti merci, mentre le spese di esercizio sono andate continuamente aumentando, sino a raggiungere un livello di oltre 13 volte superiore ai corrispondenti introiti. Questo rapporto dimostra quanto elevato sia stato l'onere che le ferrovie dello Stato sono state costrette a sostenere annualmente e quanto scarsa sia stata per il pubblico l'utilità di conservare il servizio dei treni viaggiatori;

6) l'autoservizio viaggiatori sopraccennato è svolto dall'Istituto nazionale trasporti che, quale filiazione delle ferrovie dello Stato che ne detengono l'intero pacchetto azionario, è in grado di garantire un'attività di traspor-

to di sicura efficienza e di alto livello, come si può riscontrare per tutte le altre autolinee sostitutive ad esso affidate.

Per gli agglomerati del comune di Pellicano, collegati separatamente con Salerno e con Baronissi, il servizio è stato affidato alla Azienda trasporti autofilotranviari consorzi salernitana (ATACS), costituita da vari comuni della provincia di Salerno, i cui interessi, come quelli dell'INT medesimo, rientrano quindi nella sfera del pubblico patrimonio.

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

VALITUTTI. Purtroppo non posso dichiararmi soddisfatto, signor Presidente. Io non condivido le abitudini persistenti in questa materia, che sono abitudini municipalistiche. Ritengo che le preferenze per la conservazione di servizi ferroviari che hanno un puro valore locale debbano essere posposte a valutazioni e considerazioni di interesse generale. Ma, nel caso concreto e specifico che ha determinato la mia interrogazione, ho raccolto sufficienti elementi i quali, anche dopo le dichiarazioni del Governo, mi inducono a ritenere che la decisione già adottata — di sopprimere il servizio viaggiatori sulla linea Mercato San Severino-Salerno — sia stata presa senza una previa considerazione globale di tutti gli elementi che dovevano essere tenuti presenti.

La linea Mercato San Severino-Salerno si congiunge con altre linee secondarie: Mercato San Severino-Codola, Mercato San Severino-Avellino. Perciò, l'aver soppresso il servizio viaggiatori su questo tratto determina riflessi anche nella funzionalità di altre linee secondarie.

Avrei capito che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato avesse preso una decisione globale in ordine al nodo ferroviario di Mercato San Severino. Proprio l'unilateralità della decisione ha determinato principalmente le mie obiezioni, giustificate ancora adesso pur dopo le dichiarazioni esplicative del Governo. Ho l'impressione, onorevole sottosegretario, che tale decisione unilaterale sia stata affrettata proprio per fare intervenire l'Istituto nazionale trasporti nel servizio che adesso sta collegando Mercato San Severino con Salerno. L'onorevole sottosegretario ha affermato che l'istituto è una filiazione dell'azienda ferroviaria. Io mi riservo di presentare una specifica interrogazione su questa strana filiazione, per chiedere al Governo di precisare al Parlamento i controlli a cui esso è sottoposto

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

in relazione alle forme di gestione, alle modalità di assunzione del personale e soprattutto ai criteri con i quali l'amministrazione delle ferrovie, in questo momento, si uniforma al principio dell'estensione dell'ingerenza e degli interventi dell'Istituto nazionale trasporti.

Prescindendo dalla questione generale, per la quale, come ho detto, mi riservo di presentare una interrogazione al fine di conoscere il preciso pensiero del Governo, debbo osservare che la decisione di sopprimere la linea Salerno-Mercato San Severino, senza dubbio affrettata, è stata presa — quanto meno si ha motivo di ritenerlo — per favorire l'intervento rapido e immediato dell'Istituto nazionale trasporti. Se così non fosse, onorevole sottosegretario, si sarebbero certamente presi più ampi accordi con il Consorzio salernitano dei servizi municipalizzati dei trasporti. Questo consorzio è gravemente deficitario, ed è anche esso un ente pubblico. Se veramente il Governo non fosse stato mosso dal proposito di non ritardare l'intervento dell'Istituto nazionale trasporti, avrebbe dovuto prendere in considerazione le condizioni dei servizi del consorzio dei trasporti pubblici tra Salerno ed i paesi vicini, per studiare la possibilità, almeno in ipotesi, di una sostituzione integrale del consorzio all'azienda ferroviaria per quanto riguarda il servizio viaggiatori.

Dalla esposizione, per altro molto analitica ed esauriente, ma non convincente, del sottosegretario, non ho potuto trarre alcun elemento che mi autorizzi a ritenere che i contatti tra le autorità responsabili dell'azienda ferroviaria ed i rappresentanti di quel consorzio siano stati ampi ed approfonditi, al fine di accertare l'opportunità e la possibilità di una ampia utilizzazione dei servizi del consorzio stesso.

Oggi nella zona si ritiene, come ho già detto, che si sia voluto favorire l'intervento dell'Istituto nazionale trasporti, adottando il provvedimento relativo alla riduzione della linea al servizio merci, nella evidenza — ha detto il sottosegretario — della sua non transitorietà, mentre io mi permetto di dire « nella evidenza della sua transitorietà ». Infatti, se si vuole effettivamente ridurre l'onere della gestione di questa linea ferroviaria secondaria, prima o poi bisognerà necessariamente abolire anche il servizio merci, oppure, se si vuole ridurre al minimo l'onere, si sarà costretti molto presto a mantenere questa linea per il servizio merci in condizioni assolutamente intollerabili. Al metodo della soppressione violenta e immediata si è preferito il

metodo della soppressione graduale ed indolore.

Quanto alla parte della risposta che si riferisce alla funzionalità della linea Salerno-Mercato San Severino come linea vicariante di quella Salerno-Nocera Inferiore, mi permetto di farle presente, onorevole sottosegretario, anche sulla base dell'esperienza che mi deriva dal fatto di risiedere nella provincia di Salerno, che la linea Salerno-Nocera Inferiore è soggetta a frequenti interruzioni, date le caratteristiche geologiche della zona che essa attraversa. Il 16 giugno, ad esempio, (come è stato lamentato dalla stampa locale, che ho qui sott'occhio) si è verificata a Vietri sul Mare una interruzione protrattasi per cinque ore. Né si tratta di un fatto insolito, perché le condizioni del terreno rendono frequenti simili inconvenienti. Ora io ho potuto sperimentare personalmente i servizi che in tali circostanze rende la linea vicariante.

Ebbene, l'amministrazione ferroviaria rinuncia premeditatamente ad avvalersi dei servizi di tale linea, per ragioni che francamente non sono riuscito a comprendere. Non si dimentichi che nel periodo in cui, a seguito della tragica alluvione di alcuni anni addietro, la linea principale rimase per lungo tempo interrotta, inconvenienti troppo gravi alla viabilità hanno potuto essere evitati proprio grazie alla presenza della linea vicariante Salerno-Mercato San Severino.

Senza dubbio l'onere per il mantenimento di tale tronco negli ultimi anni era cresciuto smisuratamente e ciò imponeva all'amministrazione ferroviaria di prendere le misure necessarie per ridurre almeno il *deficit*; ma ho avuto l'impressione, onorevole sottosegretario, che, per favorire l'intervento dell'Istituto nazionale trasporti, l'amministrazione non abbia considerato alcuna alternativa alla soppressione del servizio viaggiatori. Almeno in linea teorica avrebbe dovuto essere presa in considerazione l'alternativa rappresentata dall'adozione di una serie di rimedi per migliorare il rendimento della linea, ad esempio modificando gli orari ed esaminando (ciò che non si è mai fatto) la possibilità di applicare tariffe ridotte a favore degli operai che quotidianamente da Mercato San Severino si recano a Salerno, operai le cui esigenze non sono mai state tenute presenti.

L'onorevole sottosegretario si è riferito a intese che sarebbero intercorse nell'ambito del comitato regionale per la programmazione o in altre sedi, fra le autorità locali, l'amministrazione ferroviaria e gli altri enti interessati.

Mi permetta, onorevole sottosegretario, di smentire, o quanto meno precisare, questa sua affermazione, in quanto anche le autorità locali, almeno le più interessate, così come anche i dirigenti sindacali, avevano manifestato un punto di vista diverso da quello che è poi prevalso.

Per queste ragioni non posso dichiararmi soddisfatto, e mi riservo di ripresentare, come ho già detto, una specifica interrogazione sull'Istituto nazionale trasporti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Delfino, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per conoscere se ritenga di dover adottare una urgente decisione in merito all'ulteriore finanziamento dei lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara. L'interrogante ricorda che tale sistemazione — come è esplicitamente affermato nel decreto del 5 luglio 1962 del consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato — fu decisa nell'ambito dei lavori per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria adriatica nella tratta Ancona-San Severo, e che, dopo le prime opere appaltate nel 1962 con 4 miliardi e mezzo sui fondi del primo piano quinquennale, non hanno fatto seguito i nuovi necessari stanziamenti né conseguentemente i successivi appalti. L'interrogante ricorda ancora come i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria adriatica siano in fase di ultimazione e che pertanto appare inderogabile la definitiva sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara per consentire l'utilizzazione del doppio binario » (5600).

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. Il progetto relativo alla risistemazione degli impianti ferroviari di Pescara fu a suo tempo concepito, su richiesta del comune, per sopperire a preminenti esigenze urbanistiche e di viabilità.

Per tali motivi, in tutti i numerosi contatti avuti con gli enti locali interessati a detta risistemazione, venne costantemente ribadito il concetto che nessun onere avrebbe dovuto far carico alle ferrovie dello Stato in dipendenza della realizzazione dell'opera stessa. Per altro, tenuto conto del previsto raddoppio della linea ferroviaria adriatica, si convenne che le ferrovie dello Stato avrebbero potuto contribuire commisuratamente alla entità delle spese che si sarebbero dovute sostenere per raddoppiare *in loco* la tratta interes-

sata dalla risistemazione degli impianti di Pescara.

Ciò stante, poiché tale quota di cointeresenza delle ferrovie dello Stato al problema fu valutata nell'ordine di 4 miliardi e mezzo, allorquando nel 1962 venne approvato in linea tecnica (decreto ministeriale 17 gennaio 1962, n. 2448) il progetto della risistemazione in argomento, si stabilì che i 4 miliardi e mezzo a carico delle ferrovie dello Stato sarebbero stati utilizzati per eseguire il rustico dell'impalcatura della nuova stazione di Pescara centrale, il ponte sul fiume Pescara, la sede per i raccordi verso Foggia e Sulmona, nonché per l'espropriazione delle aree occorrenti, precisando altresì che a detti lavori si sarebbe dato corso soltanto dopo che fosse intervenuto, mediante provvedimento legislativo speciale, l'integrale finanziamento dell'opera.

In seguito, nell'intento di accelerare i lavori, ed avendo ricevuto affidamento di sollecita emanazione del provvedimento legislativo di completamento del finanziamento occorrente, le ferrovie dello Stato furono autorizzate (decreto ministeriale 5 luglio 1962, n. 17), ad iniziare i lavori contemplati a carico della anzidetta quota di 4,5 miliardi.

Detti lavori, mercé l'integrazione di altri 400 milioni di lire circa, autorizzata con decreto ministeriale 5 ottobre 1965, n. 6960, sono ormai in via di ultimazione, sicché l'interesse ferroviario alla realizzazione del progetto può considerarsi largamente soddisfatto dagli stanziamenti già operati a carico dei fondi delle ferrovie dello Stato.

Per portare a termine tutti i lavori previsti occorre assicurare un finanziamento valutato, ai prezzi odierni, dell'ordine di 16 miliardi di lire, che vanno ovviamente reperiti, secondo quanto a suo tempo convenuto, al di fuori del bilancio ferroviario.

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

DELFINO. Non solo non posso essere soddisfatto, ma su questo argomento non finisco mai di essere sorpreso. Se gli uomini politici, quando assumono responsabilità di governo, non perdono ogni senso critico nei confronti della burocrazia e degli enti amministrativi, credo che in una qualche misura questa mia sorpresa potrà essere condivisa dall'onorevole sottosegretario Lucchi.

La risposta — evidentemente preparata dall'amministrazione ferroviaria — è sbalorditiva, specie alla luce dei precedenti che esistono su questo argomento.

Ella ha sostenuto, onorevole sottosegretario, che l'amministrazione ferroviaria avrebbe ormai « soddisfatto il suo interesse » ed avrebbe esaurito il suo compito, avendo speso quattro miliardi e mezzo (per la precisione: quattro miliardi e 535 milioni) quale sua quota di partecipazione alla spesa necessaria ai lavori di raddoppio della linea ferroviaria Ancona-San Severo.

Questo è assurdo ! Non è possibile pensare che si possano iniziare dei lavori, che si possa fare un rustico e altre opere, e che queste non vengano poi completate.

Ella ha detto che l'amministrazione ferroviaria decise l'inizio dei lavori avendo ricevuto l'assicurazione che con un successivo provvedimento si sarebbe pensato a fornire l'intero finanziamento: da chi aveva avuto l'amministrazione ferroviaria questa assicurazione ? Non certo dal comune di Pescara. Evidentemente dal ministro, perché è chiaro che l'assicurazione di un finanziamento di questa entità (altri 16 miliardi) non poteva venire che dal ministro, che presiede il consiglio d'amministrazione delle ferrovie competente a decidere su queste cose.

Per questo, come ho detto, la sua risposta, onorevole sottosegretario, diventa assurda, sbalorditiva. Poiché da questa risposta, da questa presa di posizione dell'amministrazione ferroviaria (che ha soltanto il pregio della chiarezza) nasceranno iniziative e discussioni, mi permetto di riassumere dal mio punto di vista (essendomi occupato di questo problema una decina di volte nella scorsa legislatura e tre volte in questa) i termini del problema.

Contesto innanzitutto l'affermazione dell'amministrazione ferroviaria che il progetto fu fatto su richiesta del comune di Pescara per motivi urbanistici e di viabilità. Io non credo che l'amministrazione ferroviaria, che è un'amministrazione dello Stato, faccia i suoi progetti unicamente perché ciò piace ad un comune. Evidentemente, se essa mobilita il suo corpo di ingegneri, tecnici, geologi, progettisti, ciò avverrà perché lo Stato pensa che quell'opera — se anche segnalata da una comunità — sia utile, necessaria. Soprattutto, lo Stato non permette ai partiti di impostare su quei progetti le proprie campagne elettorali, perché lo Stato sta al di sopra delle comunità locali, va al di là degli interessi di campanile o delle fazioni rappresentate dai partiti.

Ora, quando il consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato approva un progetto e delibera un primo stanziamento sui fondi del primo piano quinquennale delle fer-

rovie (in base a un voto della Camera) riservando l'inizio dei lavori al completamento del finanziamento attraverso una legge speciale, è lo Stato che si muove, è lo Stato che riconosce la necessità di una certa opera. E infatti, che cosa dice l'amministrazione ? L'amministrazione fa presente che dispone di certi fondi, ma avverte che ne occorrono altri per il completamento dell'opera, che occorre un finanziamento speciale, una legge speciale: per esempio, sul tipo di quella che si è avuta per gli impianti ferroviari di Savona (ho letto su un settimanale, qualche settimana fa, che questa colossale opera non è ancora entrata in funzione, che manca ancora qualche cosa: comunque, il Parlamento ha votato una legge speciale per finanziare il completamento di quei lavori). Del resto, altre leggi speciali sono state votate per finanziare opere particolari.

Con un decreto del 17 gennaio 1962 si sono stanziati 4 miliardi e mezzo per questi lavori di Pescara: detta somma doveva essere tenuta ferma in attesa della legge speciale. Ma poi si è costituita la maggioranza di centro-sinistra ed è cambiato anche il ministro dei trasporti. Il 5 luglio 1962, con il decreto n. 17, si è provveduto allo « scongelamento » dei 4 miliardi e mezzo: i lavori avrebbero dovuto essere iniziati subito, perché interessavano il raddoppio della linea Ancona-San Severo. Tra l'altro, non è concepibile fare una linea ferroviaria a doppio binario che abbia sul suo percorso una stazione come quella di Pescara, priva di un sottopassaggio per l'attraversamento del doppio binario (forse che un treno non può anche passare da Pescara senza fermarsi ?). È certo quindi che, per realizzare il doppio binario, si deve trasformare la stazione, rimasta quella di anteguerra.

In questo campo, cioè nell'ambito dei lavori per il raddoppio del binario, fu emanato il decreto 5 luglio 1962, il quale con molta chiarezza precisava che tali lavori non erano legati ad esigenze urbanistiche o di viabilità riguardanti Pescara, ma erano indispensabili per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria adriatica nella tratta Ancona-San Severo. I lavori erano giustificati dalla costruzione di questo raddoppio; del resto — ripeto — l'amministrazione ferroviaria non poteva stanziare 4 miliardi e mezzo per un'opera comportante una spesa di 14 miliardi e 900 milioni senza che vi fosse una giustificazione di prevalente interesse nazionale, e non di piccolo o particolare interesse locale. Ora il raddoppio del binario progredisce. Secondo notizie recenti, è stato raddoppiato il tratto

tra Alba Adriatica e Giulianova, città questa ultima che dista una quarantina di chilometri da Pescara. Con la realizzazione di questa opera ammontano finora a quarantanove i chilometri di binario raddoppiati tra Porto San Giorgio e Pescara. Tali lavori procedono, dunque, sia a nord sia a sud della città, avvicinandosi al nodo rappresentato dagli impianti ferroviari di Pescara. Pensa dunque l'amministrazione ferroviaria che si possa portare a compimento il raddoppio dei binari senza provvedere alla definitiva sistemazione della stazione di Pescara? Finora sono stati costruiti colà i pilastri della struttura portante della nuova stazione ferroviaria e un ponte sul fiume, mentre una galleria è in corso di ultimazione. Secondo l'amministrazione ferroviaria, queste tre opere dovrebbero restare inutilizzate, per aspettare che arrivino — non si sa bene da chi e come — i 16 miliardi?

Avrei capito che l'amministrazione ferroviaria avesse detto: il Ministero del tesoro, o il Comitato per la programmazione economica non hanno ancora dato il via al finanziamento della seconda fase del piano decennale; questa è la risposta che mi sarei aspettata. Con la legge del piano decennale per le ferrovie furono autorizzati mutui per 750 miliardi per il quinquennio 1962-1966 e fu previsto un ulteriore finanziamento di 800 miliardi per l'attuazione della seconda fase 1967-1971.

Ella sa benissimo, onorevole sottosegretario, che i Ministeri del bilancio, delle partecipazioni statali e del tesoro nonché il Comitato per la programmazione economica, hanno solo permesso recentemente lo stanziamento di 125 miliardi per il materiale rotabile, e non hanno autorizzato tutti gli 800 miliardi necessari per portare avanti i lavori del piano decennale delle ferrovie. Evidentemente mancano i fondi: questo è un fatto gravissimo, che interessa non soltanto gli impianti ferroviari di Pescara, ma tutta la rete nazionale e tutti i lavori in corso di esecuzione.

Non è concepibile formulare un piano decennale riguardante le ferrovie — il primo piano del centro-sinistra — e poi, alla fine del primo quinquennio, trovarsi di fronte all'assoluta mancanza di finanziamenti, con la conseguenza che i lavori già iniziati rimangono ovunque interrotti.

Onorevole sottosegretario, avrei accettato più di buon grado una risposta che in definitiva, preso atto della situazione, avesse affermato che, non appena disponibile la seconda parte degli 800 miliardi del finanziamento, i lavori relativi agli impianti ferroviari di Pe-

scara sarebbero stati ripresi. Questa sarebbe stata una risposta per lo meno comprensibile. Ma è assurdo che ella venga a sostenere qui che le ferrovie dello Stato hanno ormai fatto la loro parte e non si interessano più di questo problema. Che risposta è mai questa? Vorrei sapere quale funzionario ha scritto queste cose, quale direttore generale ha impostato il problema in questa maniera, chi ha in sostanza detto che le ferrovie dello Stato, dopo avere speso 4 miliardi e mezzo, non si interessano più dell'ulteriore prosieguo dei lavori. Secondo l'amministrazione ferroviaria, dunque, i pilastri allestiti per la stazione, il nuovo ponte e le trincee elevate per la posa dei binari dovrebbero essere lasciati incompiuti, in attesa non si sa bene di che?

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ella forse non ha ascoltato attentamente la mia risposta. Io ho detto che quei lavori sono ormai in via di ultimazione: il che va interpretato nel senso che l'opera stessa, di cui ella teme la sospensione a tempo indeterminato, sarà invece portata a compimento quando saranno disponibili i 16 miliardi necessari per il suo completamento. Non drammatizzi le cose, onorevole Delfino!

DELFINO. Non è che io drammatizzi, onorevole sottosegretario! Posso dirle che la sua risposta odierna è l'ultima in ordine di tempo di tutta una serie di risposte analoghe date dal Governo ad altre interrogazioni sullo stesso argomento. La prima di queste mi fu data il 18 febbraio 1964 dall'onorevole Mannironi, suo predecessore, il quale affermò testualmente: « Sarà quindi necessario approvare un provvedimento legislativo che consenta l'ulteriore necessario finanziamento delle opere suddette », cioè in definitiva una legge speciale per provvedere al finanziamento dei lavori. La seconda risposta mi fu data, sempre dall'onorevole Mannironi, il 22 novembre 1965: « È da escludere che un'opera di tale mole e di tale costo, in gran parte destinata a soddisfare esigenze di carattere urbanistico e non ferroviario, possa essere finanziata con fondi dell'azienda ferroviaria. Il suo completamento, infatti, potrà essere assicurato soltanto con apposito finanziamento da accordare con legge speciale su iniziativa degli organi competenti ».

Questa è l'impostazione delle ferrovie dello Stato: ed io ne prendo atto! Ma se avete deciso — ed avete deciso bene — che non si deb-

bano più fare provvedimenti stralcio o « leg-gine » per casi speciali, occorrendo invece legiferare senza preoccuparsi degli interessi di campanile e particolari, non potete oggi pensare ad un finanziamento che riguardi gli impianti ferroviari di Pescara se non nel quadro e nell'ambito del finanziamento generale che l'azienda ferroviaria deve ottenere dal Governo per portare avanti il suo programma.

Se mi si dice che l'intenzione delle ferrovie dello Stato è quella di portare avanti i lavori di Pescara quando saranno disponibili gli 800 miliardi della seconda fase del piano decennale, io posso essere d'accordo. Ma quando mi si dice, come nella risposta alla mia interrogazione, che « l'interesse delle ferrovie è ormai soddisfatto » e che quello che l'amministrazione ferroviaria ha fatto è fatto, io rispondo che ciò non risponde alla realtà: l'interesse ferroviario non è per nulla soddisfatto!

Prendo inoltre atto, onorevole sottosegretario, del fatto che, mentre in una precedente risposta si parlò di una spesa che dai preventivi 15 era salita a 26 miliardi, ora da 26 si scende a 21-20 miliardi, cioè si fa una riduzione di 5 o 6 miliardi. Questo mi fa piacere, perché significa ammettere che la spesa era stata artatamente gonfiata.

Posso anche riconoscere che non è possibile oggi — in questa Italia e in queste condizioni — pretendere un finanziamento di questa entità per gli impianti ferroviari della città in questione. Ma cerchiamo allora di rivedere il progetto, utilizzando le opere già fatte in modo da contemperare l'esigenza di espansione e di respiro della città con quella del traffico ferroviario. In altri termini, si ristudi il progetto, se non fosse possibile oggi ottenere i 16 miliardi. L'amministrazione ferroviaria faccia delle proposte concrete e dica: abbiamo speso 4 miliardi e mezzo; cerchiamo di spendere ancora almeno ciò che è necessario per rendere utili le opere già fatte, per migliorare il traffico e per soddisfare le esigenze della popolazione e dell'azienda ferroviaria.

Vorrei infine farle presente, onorevole sottosegretario, che, se l'uomo politico a qualsiasi partito appartenga ha una funzione nei confronti degli organi amministrativi, essa è quella di richiamarli, quando è necessario, ad un maggiore senso di responsabilità nel preparare le risposte da dare al Parlamento!

Pertanto, nel confermarmi insoddisfatto, esprimo la speranza che la questione sia riesaminata con la massima serietà dalle autorità politiche del Ministero dei trasporti.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BERTÈ ed altri: « Modificazioni dell'articolo 1 della legge 25 luglio 1966, n. 603, recante norme sulla immissione di insegnanti abilitati nei ruoli della scuola media » (4158);

CRUCIANI: « Provvedimenti per lo sviluppo economico e per la valorizzazione turistica del comprensorio di Norcia e Cascia » (4159).

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

Annunzio di trasmissione di una proposta di legge di iniziativa regionale.

PRESIDENTE. È stata trasmessa dal consiglio regionale della Sardegna, a norma dell'articolo 121 della Costituzione, la proposta di legge:

« Norme integrative della legge 11 giugno 1962, n. 588, concernente il piano straordinario per favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna in attuazione dell'articolo 13 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 » (4160).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla V Commissione (Bilancio) col mandato di riferire all'Assemblea ai fini della presa in considerazione.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Raccolta, conservazione e distribuzione del sangue umano » (Già approvato dalla XIV Commissione della Camera e modificato da quella XI Commissione) (2946-B);

« Modifiche al regio decreto-legge 15 ottobre 1925, n. 2033, e al regio decreto-legge 2 settembre 1932, n. 1225, in materia di repressione delle frodi nella preparazione e nel commercio di sostanze di uso agrario e dei prodotti agrari » (Già approvato dalla XII

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

Commissione della Camera e modificato da quella IX Commissione) (3452-B);

« Conversione in legge del decreto-legge 8 maggio 1967, n. 247, recante provvedimenti straordinari per la profilassi della peste suina classica e della peste suina africana » (*Approvato da quel Consesso) (4161).*

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: i primi due alle Commissioni che già li hanno avuti in esame; l'ultimo alla competente Commissione, con riserva di stabilirne la sede.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. La Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso i seguenti documenti:

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria del Museo nazionale della scienza e della tecnica « Leonardo da Vinci », per l'esercizio 1965 (Doc. XIII, n. 1);

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Opera nazionale orfani di guerra, per gli esercizi 1961-62, 1962-63, 1963-64, secondo semestre 1964 e 1965 (Doc. XIII, n. 1).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti Ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Per un lutto del deputato Bisantis.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Bisantis è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza ha già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio, che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

Svolgimento di interpellanze.

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

La prima è quella degli onorevoli Loreti e Palleschi, al ministro dei trasporti e della aviazione civile, « per sapere: 1) nell'attuale

fase di rilancio della ricerca scientifica e tecnologica promossa in Europa, su suggerimento dello stesso Governo italiano, quali provvedimenti o iniziative intenda attuare per adeguare l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato alle nuove indilazionabili esigenze connesse alle più moderne tecniche di trasporto e se, per una più razionale utilizzazione produttivistica dell'importante organismo e dei suoi operatori, ritenga anche necessario costruire una nuova sede con annessi laboratori secondo le più progredite tecniche ed esigenze; 2) se ritenga tale problema di adeguamento di importanza prioritaria nel quadro dello sviluppo tecnico ed economico, e quindi competitivo, dei trasporti, sull'esempio concreto di altri paesi, quali il Giappone che, con l'ausilio determinante del suo efficientissimo istituto nazionale di ricerca, ha raggiunto superbi traguardi di progresso tecnico, specie nel campo della programmazione, e di velocità dei treni come ad esempio nella linea del Tokaido (Tokio-Osaka: 530 chilometri, velocità dell'ordine dei 250 chilometri orari); 3) se ritenga opportuno conferire allo Istituto nuovi compiti di ricerca scientifica e tecnologica affinché esso possa assumere ruolo di importanza nazionale, come quello del Giappone, sul piano dei trasporti e connessi studi coordinati, d'intesa con università e industrie del settore, e possa divenire con la propria attività produttivistica economicamente autosufficiente ed industrialmente propulsivo; 4) se ritenga infine, opportuno, nel quadro dell'economia e del progresso dei trasporti del paese, l'inserimento del predetto Istituto nella commissione prevista per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica, nella quale è già inserito l'Istituto superiore postale » (1046).

L'onorevole Loreti ha facoltà di svolgerla.

LORETI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, abbiamo inteso sollevare il problema della riorganizzazione e del potenziamento dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato per avere in questa sede dal Governo un impegno chiaro e preciso. Ci ha indotto a presentare l'interpellanza anche il fatto che il Governo si è impegnato a riorganizzare l'azienda ferroviaria, senza dire poi che è in corso nell'ambito della Comunità europea una serie di dibattiti sul problema generale della ricerca scientifica e tecnologica e su quello dei trasporti, argomenti sui quali dovranno anche essere adottati provvedimenti. Vogliamo ricordare, inoltre, che il Governo si è impegnato, attraverso

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

il piano quinquennale di sviluppo economico nazionale, a potenziare la ricerca scientifica e tecnologica. In particolare, in un punto del capitolo riguardante la ricerca scientifica e tecnologica, chiaramente si prevede la riorganizzazione ed il rafforzamento o la ristrutturazione degli istituti ed organi di ricerca nell'ambito dei singoli ministeri, anche attraverso la creazione di nuove sedi.

Qual è la situazione attuale per quanto riguarda l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato? È noto che esso sorse dalla fusione dei vari laboratori di collaudo e di ricerca delle società ferroviarie private nazionalizzate. Ebbe poi una sistemazione organica definitiva con il regio decreto 4 novembre 1926, in cui si sancì che l'Istituto sperimentale è incaricato di eseguire studi e ricerche intesi a stabilire, d'accordo con i servizi interessati, caratteristiche e prescrizioni tecniche per le forniture di tutti i materiali, impianti ed esercizi, anche allo scopo di raggiungere e di mantenere l'unificazione di dette prescrizioni.

Nel suddetto decreto mancano, data l'epoca remota della sua emanazione, riferimenti alle nuove tecniche ed ai nuovi materiali (elettronica, materie plastiche, acciai speciali, ecc.) che nel frattempo hanno assunto un'importanza fondamentale per l'esercizio ferroviario. Inoltre l'importanza assunta oggi dalla ricerca (pura, tecnologica o applicata), che condiziona il progresso in tutti i settori della vita nazionale, impone che sia compiuto anche nell'azienda ferroviaria uno sforzo di adeguamento in tale settore, affinché siano risolti i numerosi problemi che l'azienda stessa è costretta ad affrontare. Tale necessità presuppone quindi l'attribuzione all'Istituto sperimentale di compiti ben più vasti di quelli previsti dal sopraccitato regio decreto, in particolare dei compiti di ricerca applicata.

Lo stato attuale della ricerca nell'azienda ferroviaria è il seguente: l'Istituto sperimentale, per diversi motivi, non fa e non può fare una vera ricerca tecnologica; esistono presso alcuni servizi dell'azienda uffici e sezioni studi che dovrebbero interessarsi alla ricerca, ma per vari motivi non lo possono fare. In sostanza l'azienda fa — o, per lo meno, spende per — una ricerca che, come ebbe modo di dire anche l'ex direttore generale dottor Renzetti, non è né coordinata né programmata. Inoltre molto spesso lo studio viene affidato a terzi, cioè ad industrie, le quali molto spesso non possono dare le garanzie necessarie in tali casi. Avviene cioè che ri-

trovati tecnici, che la ricerca privata ha studiato con impostazioni e fini propri di settori diversi o tutt'al più analoghi, vengono adottati per l'esercizio finanziario. Viene così a mancare il presupposto fondamentale perché il prodotto della ricerca applicata sia valido nella sua traduzione economica: la specificità. Pertanto all'azienda ferroviaria manca attualmente una ricerca organizzata con criteri moderni. E ciò che l'Istituto sperimentale rappresentava in tale settore fino all'immediato anteguerra (quando del resto non esisteva un'esigenza di ricerca comparabile a quella di oggi) è stato annullato dal suo mancato adeguamento organizzativo e tecnico. Tale situazione si è creata alla fine della guerra, quando la ricostruzione premeva urgentemente e non dava il tempo di pensare alla ricerca. L'azienda era pressata da ben altre necessità, onde si ritenne sufficiente per l'Istituto un aggiornamento limitato alle tecnologie di controllo a carattere cautelativo e fiscale. In tal modo si è giunti, sia pur lentamente, all'avulsione dell'Istituto stesso dal vivo dei problemi dell'esercizio ferroviario proprio quando questi cominciavano ad affacciarsi e a farsi più numerosi e pressanti.

La necessità di affrontare tali problemi era sentita dai vari servizi dell'azienda (lavori e costruzioni, impianti elettrici, materiale e trazione), i quali, quasi a sottolineare l'inadeguatezza dell'Istituto, provvidero ad istituire uffici e sezioni studi per le proprie necessità, non sorretti per contro da un valido confronto strumentale e da un idoneo bagaglio di sperimentazione. In effetti tali uffici studi non possono affrontare problemi di ricerca tecnologica, sia perché mancanti di sede adeguata e di personale qualificato alla sperimentazione, sia perché privi di apparecchiature idonee. In definitiva la situazione che ne risulta può essere così sintetizzata: ricerca saltuaria ed inadeguata, spesso affidata a persone che non hanno un'adeguata preparazione; mancanza di lavoro d'*équipe* e pertanto di coordinazione; non esatta valutazione della priorità dei vari problemi della ricerca; isolamento quasi totale nei confronti di altri enti di ricerca pubblici e privati.

Si impone pertanto un urgente coordinamento della ricerca, seguito da un suo necessario graduale e programmato accentramento al fine di pervenire alla creazione di un unico organo per la ricerca applicata nel settore ferroviario. Coordinamento ed accentramento: due fasi di un unico processo, da attuare entrambe con decisione e con indirizzo ben definito.

Del resto la centralizzazione della ricerca è già stata attuata presso altre aziende ferroviarie europee ed extra europee: per esempio in Giappone, India, Inghilterra e Polonia. Essa è in via di centralizzazione anche in Francia.

L'istituto di ricerche ferroviarie della Polonia, per esempio, è sorto nel 1951 e comprende ben 850 persone, tra cui una sessantina di studiosi universitari. È articolato in quattro grandi divisioni: una divisione ricerca, preposta all'organizzazione delle stazioni, alla tecnica dello smistamento, all'organizzazione dei trasporti, alla ricerca su strade, terreni, sulla costruzione di edifici; una divisione complementare di ricerca, competente per i controlli sugli acquisti, sulle lavorazioni, ecc.; una divisione generale, comprendente la normalizzazione, un centro di documentazione ferroviaria e un centro di perfezionamento dei quadri direttivi; una divisione di coordinamento e d'amministrazione, responsabile del coordinamento dei piani di ricerca, anche in collaborazione con enti diversi dall'istituto, nonché dei problemi relativi ai brevetti.

L'istituto giapponese di ricerca è alle dipendenze dirette delle ferrovie nazionali. Allo stato attuale, esso copre praticamente la panoramica del lavoro di controllo e dello studio dei più importanti problemi tecnici. Così questo istituto è riuscito a dare un contributo decisivo alla risoluzione delle varie difficoltà incontrate nella realizzazione del progetto della nuova linea del Tokaido, che unisce Tokio con Osaka in tre ore di viaggio: realizzazione compiuta in occasione delle Olimpiadi di Tokio del 1964. La sua organizzazione è distribuita in un complesso di quasi un migliaio di persone, fra dirigenti ed addetti ad uffici amministrativi, di programmazione, di informazione tecnica, e a vari laboratori che si occupano di elettronica, strade, strutture, architettura, meccanica del terreno e geologia, segnalamenti, *trolleys*, energia elettrica, costruzione di locomotori, vetture, *ferryboats*, stazioni di ricerca del genio civile, materiale elettrico dei rotabili, prove fisiche e chimiche, saldatura dei metalli, automazione e strumentazioni varie. Il bilancio si aggira sui 2 miliardi di *yen*, corrispondenti a quasi 3 miliardi e 400 milioni di lire.

Invece il nostro Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato — tranne pochi casi-limite — è praticamente un insieme di laboratori che si occupano del collaudo dei materiali di consumo o da costruzione necessari al fabbisogno dell'azienda. Tale collaudo è effettuato con metodologie chimiche o tecnologiche: il mate-

riale viene inviato e prelevato da tecnici non dell'istituto, secondo norme talora (ma non sempre) concordate e secondo criteri variabili.

Comunque la vera e propria ricerca — un tempo praticata, sia pure come lo permetteva la tecnica dell'epoca — è andata man mano perdendo importanza e mordente, fino a costituire una rara eccezione.

Questo grave stato di abbandono è dannoso per l'amministrazione ferroviaria e avvilente per il personale dell'istituto: personale estremamente qualificato, che potrebbe certamente rendere di più, ove si ponesse mano alla riorganizzazione ed al potenziamento dell'organismo.

Attualmente invece si verifica che i ricercatori laureati sono costretti a svolgere funzioni inferiori alle loro capacità e qualifiche.

Da anni, d'altronde, non si fanno concorsi per lo stesso personale direttivo: l'organico degli ispettori principali è composto esclusivamente da personale immesso nei ruoli direttivi per concorso interno (o in base alle note « leggine » di cui purtroppo anche noi siamo colpevoli). I periti chimici e industriali, che costituiscono il nerbo dell'istituto, sono mortificati dallo scarso sviluppo di carriera, sicché si impone il riesame del loro organico.

Lo stesso edificio che ospita l'istituto denuncia manchevolezze, depressione e avvillimento. L'edificio — noto come « vecchia » stazione di Trastevere — ha conservato l'epiteto di stazione, ma non lo è più, non essendo collegato alla rete da binari di raccordo.

I carri frigoriferi, che costituiscono una parte importante e qualificata del parco delle ferrovie (specialmente per il trasporto di ortofrutticoli), sono portati all'istituto per le prove di isolamento col complicato sistema dei carrelli stradali. Ma non basta: la camera termica per le prove suddette — prove per le quali l'istituto gode in tutta Europa fama eccellente — non può accogliere più di due carri per volta, cosicché si devono rinviare e procrastinare prove richieste ed ambite. Ogni proposito di ampliamento della camera termica o di costruzione di una nuova segna il passo perché non si sa se l'istituto sarà o no trasferito. Ugualmente segna il passo, e per lo stesso motivo, l'approvvigionamento di apparecchi nuovi, che il vecchio istituto non può accogliere. Lo stesso dicasi per il laboratorio imballaggi, posto in un capannone dello scalo ostiense, eccetera.

Per ovvie ragioni di decadenza e oserei dire di fatiscenza, l'istituto non può nemmeno accogliere riunioni internazionali, ricambian-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

do così ospitalità a suo tempo fruite in campo estero.

Se la costruzione di una nuova sede, della quale esiste un progetto già regolarmente pagato, deve essere rinviata *sine die*, ebbene lo si dica! Si potrà allora almeno metter mano a meglio utilizzare la sede vecchia, magari con la costruzione di padiglioni aggiuntivi. Ma l'attuale situazione di permanente incertezza non può che peggiorare uno stato di cose già di per sé allarmante.

Gli sviluppi di particolari tecniche quali l'elettronica e la cibernetica, lo sviluppo di sempre nuovi materiali quali le plastiche, i ceramici e le leghe speciali di metalli un tempo rari, le sempre maggiori prestazioni in velocità, conforto e portata che si richiedono ai convogli e alle linee, l'inquadramento delle ferrovie nel connettivo europeo postulano che le ferrovie attingano dal proprio seno i risultati che si prefiggono, con un intenso lavoro di armonizzazione tra i vari servizi tecnici dell'azienda e l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato. Ciò è necessario, se non si vuole che lo sviluppo avvenga allineandosi a vertici stranieri e ricorrendo sempre più massicciamente all'iniziativa privata.

L'Istituto sperimentale, opportunamente ristrutturato e potenziato e dotato di una nuova sede, è l'organo più idoneo, per la sua attrezzatura, per il personale qualificato di cui dispone e per la sua esperienza, a funzionare come il nucleo di condensazione che consenta l'avvio del processo di centralizzazione della ricerca. Per la ricerca applicata e per la sperimentazione occorrono personale e mezzi specializzati, quali possono trovarsi soltanto in un istituto dove la misura, la prova e l'uso di apparecchiature speciali sono una consuetudine per il personale. Affidando all'Istituto sperimentale compiti di studio e di consulenza, si porrebbero anche le premesse per un suo inserimento nel complesso della ricerca nazionale, con vantaggio della comunità.

A questo proposito potrebbe essere citato ad esempio l'Istituto superiore delle poste, il quale, strutturato secondo i criteri di una ricerca accentrata e coordinata, non solo risponde pienamente alle esigenze di quel dicastero, ma occupa un posto di primo piano nella ricerca applicata in Italia.

L'azienda ferroviaria è oggi impegnata nella risoluzione di tutti i problemi connessi con le alte velocità. Questo problema è vitale per le ferrovie dello Stato: la sua mancata soluzione comprometterebbe definitivamente la competitività del mezzo di trasporto ferroviario. Ora, come può l'azienda ferroviaria af-

frontare concretamente il problema delle alte velocità — problema vitale, ripeto, problema che comporta lo studio coordinato e la risoluzione di numerosi altri problemi interdipendenti, come quelli del corpo stradale, della massicciata, dell'armamento, dei cerchioni, della sospensione dei carrelli, della frenatura, dell'insonorizzazione delle vetture, dei motori di trazione, dei pantografi, delle linee aeree d'alimentazione, del segnalamento e così via — se manca di un organismo idoneo allo scopo?

Per queste ragioni noi riteniamo urgente e indilazionabile la riorganizzazione e il potenziamento dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato, e consideriamo utile e necessario che esso venga inserito nella commissione predisposta per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica.

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*. Di recente è stata istituita una commissione di studio, composta da funzionari delle ferrovie dello Stato particolarmente esperti in materia, col compito di definire le linee di una nuova ristrutturazione dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato per adeguarne l'organizzazione, il funzionamento ed i compiti alle più moderne esigenze della ricerca e della sperimentazione nel settore ferroviario.

In tale quadro verrà anche considerato quali dovranno essere le nuove e più moderne dotazioni dell'Istituto in materia di mezzi di laboratorio e di attrezzature tecnico-scientifiche, e saranno delineate le caratteristiche cui dovrà rispondere la nuova sede per essere adeguata, per ampiezza e funzionalità, alle mutate esigenze dell'Istituto medesimo, quali risulteranno a conclusione degli studi in corso.

Le amministrazioni ferroviarie europee ed extraeuropee affidano ognuna ai propri istituti e laboratori di ricerca e sperimentazione compiti assai differenziati, in relazione alle rispettive particolari esigenze, alle diverse caratteristiche delle proprie organizzazioni interne, nonché alle concrete possibilità di avvalersi o meno, nei loro paesi, della collaborazione di altre organizzazioni ed enti di ricerca. Sicché le soluzioni di settore prescelte ed esistenti nelle diverse nazioni non sono fra loro confrontabili o indifferentemente adottabili in tutti i casi.

In atto, all'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato, sorto nel 1905 dalla fusione

dei laboratori sperimentali delle reti ferroviarie private preesistenti, sono affidate prevalentemente, anche sulla base del regio decreto 4 novembre 1926, n. 1978, funzioni di ricerca sperimentale, di studio, di controllo e di collaudo in ordine alle forniture di materiali e di mezzi di esercizio dell'azienda delle ferrovie dello Stato; tutto il complesso delle attrezzature, mezzi e strumenti di lavoro dell'Istituto, come pure la preparazione e l'esperienza professionale dei suoi tecnici, sono quindi intesi ad operare nell'ambito delle esigenze tecnico-funzionali peculiari del mezzo di trasporto ferroviario.

Né va trascurato che una altrettanto notevole attività di ricerca e di sperimentazione, per quanto più da vicino attiene l'esercizio ferroviario, viene svolta dai relativi servizi a mezzo di appositi uffici, i quali, in stretta collaborazione tra loro, con l'Istituto sperimentale e con similari istituti nazionali ed esteri, espletano approfondite ricerche ed indagini tecniche e sperimentali rivolte a operare miglioramenti ed innovazioni nel campo degli impianti e delle tecniche di trasporto. Rientrano, ad esempio, in tale settore di attività gli studi ed esperienze in corso sui trasporti ferroviari alle alte velocità, quelli sulla estensione delle attrezzature ed apparecchiature di automazione, quali l'aggancio automatico dei carri e la ripetizione sulle locomotive del segnalamento di via, quelli infine sulla standardizzazione dei rotabili e dei meccanismi.

Si tratta, nei casi sopraindicati, di attività strettamente connesse con l'esercizio ferroviario e le cui prove e risultanze possono quindi meglio essere curate e vagliate dai servizi interessati, più che da un unico organismo presso cui, oltretutto, riuscirebbe difficile concentrare tutte le anzidette attività.

Come ho accennato precedentemente, per la ristrutturazione dell'Istituto sperimentale è attualmente al lavoro un'apposita commissione: quindi ogni determinazione al riguardo resta subordinata alla conclusione di detti studi.

Poiché è indubbiamente utile, nel quadro dell'economia e del progresso dei trasporti del paese, che l'azienda delle ferrovie dello Stato sia rappresentata nella istituenda commissione consultiva di cui all'articolo 4 del disegno di legge concernente l'istituzione del Ministero della ricerca scientifica e tecnologica, tale rappresentanza è stata già richiesta in occasione del parere recentemente espresso dal Ministero dei trasporti sull'anzidetto disegno di legge.

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

LORETI. Signor Presidente, l'ultima parte dell'esposizione dell'onorevole sottosegretario — quella cioè di minore rilievo, concernente la rappresentanza dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato presso la commissione per la ricerca scientifica e tecnologica — è stata positiva, e quindi sotto questo profilo mi dichiaro soddisfatto.

Non posso però dichiararmi soddisfatto per i punti fondamentali sui quali avevamo richiamato l'attenzione del sottosegretario e del Governo. Dalla risposta cioè emerge un intendimento non chiaro, ambiguo oserei dire, allorché si afferma che non sarebbe opportuno raccogliere in un unico servizio centralizzato i diversi servizi che esistono attualmente, e che tuttavia è opportuno rinviare la definizione del problema ed un momento successivo, quando cioè la commissione che è stata recentemente istituita per la riorganizzazione dell'Istituto sperimentale avrà ultimato i suoi lavori.

Nella sostanza, praticamente, si rigetta quindi la nostra richiesta, assumendo altresì che l'esempio di altri paesi, che hanno istituti di ricerca nel settore delle ferrovie più moderni e più ampi, non può essere seguito in Italia perché, si dice, l'esperienza di altri paesi è diversa.

Sappiamo benissimo che ogni paese ha le sue esperienze; però noi abbiamo voluto citare due esempi, quello della Polonia e quello del Giappone, per dimostrare come, pure in due paesi a regime politico e in condizioni economiche diversi (come del resto in altri paesi di Europa e del mondo) si cerca di avere istituti accentrati, con tutti i servizi altamente specializzati in modo che la ricerca possa essere svolta in maniera organica e programmata.

Non vedo perché ciò non possa farsi in Italia quando continuamente si sostiene (e quando ciò è inserito, come ricordavo, nel programma di sviluppo economico nazionale) la necessità di un impegno massiccio del Governo in questo senso. Si è anzi affidato ad un ministro senza portafoglio l'incarico di curare il settore della ricerca scientifica e tecnologica.

Voglio sperare che il Governo rifletta sulla situazione ed anche sulle eventuali conclusioni cui perverrà la commissione istituita per la riorganizzazione dell'Istituto sperimentale. Non vorrei però che questa commissione, costituita da funzionari del Ministero (di essa non fanno parte professori universitari o altri tecnici ed esperti che possano dare un contri-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

buto per la soluzione del problema) concluda come hanno concluso altre commissioni. Infatti già nel 1959 (era allora ministro l'onorevole Rubinacci, se non erro) ci si disse che ormai era pronto il progetto del nuovo edificio, che c'era lo stanziamento, che si sarebbe riorganizzato l'Istituto.

Vorrei dal Governo un impegno più preciso; vorrei un sollecito alla commissione perché concluda i suoi lavori e si possa procedere non solo a costruire la nuova sede, ma a riorganizzare tutti i servizi, nell'interesse non solo dell'amministrazione ferroviaria, ma anche per dare, più in generale, un apporto alla ricerca scientifica nel nostro paese.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Tagliaferri, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per conoscere: 1) a quali criteri di valutazione sia di utilità sociale, che di stimolo allo sviluppo economico, nonché a quello della sicurezza e della rapidità dei trasporti, risponde il decreto di soppressione della linea ferroviaria Piacenza-Bettola e la sua sostituzione con un servizio di autopullmann gestito dalla vecchia società concessionaria; 2) per quali motivi l'unanime opposizione a tale scelta, ripetutamente manifestatasi da parte delle popolazioni della zona, dalle pubbliche amministrazioni, sindacati e associazioni, opposizione che recentemente è giunta a scioperi unitari e alle dimissioni di sindaci, consiglieri comunali e provinciali, sia stata disattesa, accettando il ministro ciò che da tempo e con sottigliezza di calcolo la società concessionaria andava tramando al fine di ottenere l'ambito regalo della soppressione della linea, accompagnato dalla concessione del servizio di trasporto su strada. L'interpellante, sulla scorta di precise considerazioni di ordine economico-sociale che hanno fatto e fanno di questa ferrovia non un " ramo secco " ma un mezzo insostituibile ai fini dello sviluppo economico e turistico della Val Nure, e ciò anche in considerazione del fatto che l'attuale strada provinciale, sulla quale dovrebbe riservarsi tutto il traffico, è assolutamente inadeguata ad assicurarne la percorribilità in condizioni di sicurezza, chiede inoltre al ministro se non intenda: a) revocare il decreto soppressivo della menzionata linea ferroviaria istituendo per la stessa una gestione commissariale di Stato, analogamente a quanto per altre linee consimili si è fatto; b) stimolare la promozione di un consorzio fra gli enti pubblici della Val Nure e della provincia, e in subordine fra enti pubblici e privati, per la gestione della

ferrovia medesima, e ciò ai fini di mantenere e potenziare secondo il pubblico interesse questa importante infrastruttura » (1054).

L'onorevole Tagliaferri ha facoltà di svolgerla.

TAGLIAFERRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, mi rendo perfettamente conto che lo svolgimento di questa interpellanza diventa obiettivamente difficile per le conclusioni a cui nei fatti si è giunti e proprio in relazione agli obiettivi che l'interpellanza medesima si prefiggeva di raggiungere. In altri termini, si discute oggi delle prospettive di una linea ferroviaria in concessione che già è stata soppressa, che anzi è già in via di smantellamento.

È facile comprendere, quindi, come in queste condizioni tutto un discorso che si sarebbe potuto fare in proposito sia assolutamente, più che fuor di luogo, di nessuna utilità, concreto, un discorso accademico. E ciò proprio perché il ministro dei trasporti, anziché attendere questo dibattito e i sia pur modesti contributi che da esso sarebbero potuti venire, ha preferito ignorare la posizione assunta ed espressa dall'interpellanza, per mettere in atto quelle decisioni che — come del resto è noto — erano richieste da lunga data dalla società concessionaria: decisioni per le quali la medesima società concessionaria aveva sviluppato ogni sorta di sotterfugi, di cui dirò più avanti. Quelle decisioni, onorevole sottosegretario, non rispondevano né all'interesse economico né a quello sociale né a quello della rapidità e della sicurezza dei trasporti, ma ai calcoli ed ai profitti di questa società privata.

Cercherò, sia pure brevemente, di dimostrarlo.

La ferrovia Piacenza-Bettola, come è noto, si snoda per una lunghezza di chilometri 32,752 e collega il capoluogo di provincia con la Val Nure. Fu costruita fra il 1930 e il 1932 ed entrò in funzione il 3 settembre 1933. Per le sue caratteristiche (prevalenza di lunghi rettifili, costruzione di ardite opere di ingegneria idraulica, quali ponti, sottopassi, sovrappassi in cemento armato) era considerata fra le più moderne ferrovie dell'epoca. Operai, studenti, turisti trovavano in essa un mezzo sicuro, rapido e confortevole di comunicazione; le stesse industrie, un valido mezzo per il trasporto delle loro merci, soprattutto della marna cementifera, che alimenta i due cementifici di Piacenza, delle case di Albarola, di Ponte dell'Olio e della Val Nure, con convogli appositamente attrezzati.

Inoltre tale ferrovia è stata un fattore determinante per lo sviluppo economico della vallata. Infatti ha favorito e promosso iniziative economiche e fatto sorgere lungo la sua direttrice alcune industrie, a Podenzano, a Ponte dell'Olio, a Bettola; industrie che nel corso di questi anni hanno assorbito le forze di lavoro liberate dall'agricoltura della collina e della montagna. Infine si può dire che essa ha esercitato un freno all'esodo dalla montagna e dalla collina, poiché ha consentito agevoli viaggi pendolari tra i comuni della vallata e il capoluogo di provincia, soprattutto per gli operai. Infatti l'intero percorso veniva coperto in cinquanta minuti e consentiva perciò agli operai specializzati di Bettola, di Ponte dell'Olio e di altre località di lavorare nelle fabbriche di Piacenza e di ritornare a casa in breve tempo. Vi è da rilevare a questo riguardo che un autopullman percorre la stessa tratta in un'ora e mezzo. Ci sono dati statistici e sono stati fatti studi e raffronti che questi concetti dimostrano ed evidenziano e nella loro sintesi ci dicono quale positiva funzione abbia esercitato, in questa direzione, la ferrovia. Orbene, come dicevo prima, questa linea fra le più moderne dell'epoca e di cui lo Stato dette la concessione alla Società italiana ferrovie e tranvie per 70 anni — un tempo le concessioni erano abbastanza lunghe; eravamo del resto in regime fascista e sappiamo tutti benissimo come allora le industrie private e gli appaltatori di servizi avessero convenzioni che scadevano attorno al duemila; speravano forse che il fascismo durasse fino al duemila — dietro preciso obbligo di mantenere in buono stato di conservazione e di manutenzione tutte le opere costituenti gli impianti relativi.

Questa ferrovia ha funzionato per tutti questi anni egregiamente, e con perfetta soddisfazione di tutti. Nel 1945 fu la stessa società concessionaria a rivendicare l'esigenza che fossero al più presto rimossi gli ostacoli che la guerra aveva posto allo sviluppo ed all'attività stessa della linea. Ogni anno essa subiva una minuziosa ispezione da parte di funzionari dell'ispettorato della motorizzazione e sino al 1963 era considerata una delle migliori linee ferroviarie in concessione del nostro paese.

Una linea che, fra l'altro, aveva 1.300-1.500 passeggeri fissi che facevano la spola da Bettola a Piacenza e viceversa e più di 1.200 abbonati; a questi passeggeri si aggiungevano quelli saltuari che frequentavano i mercati della valle e i turisti che la domenica andavano a godersi, specialmente d'estate, il fresco

delle colline e delle zone di montagna. A tutto ciò bisogna aggiungere anche il non indifferente traffico delle merci, cioè il traffico pesante soprattutto per quanto concerneva le marne per i cementifici ed il collettame.

Tutto va bene fino al 1963: ma improvvisamente, a partire da quella data, le cose cambiano. La società concessionaria comincia ad affermare che la gestione è antieconomica, che il viaggiare è pericoloso e che il mezzo di trasporto ferroviario è superato. Intanto gli impianti vengono lasciati dolosamente decadere e addirittura in gran parte sono abbandonati.

Per comprendere appieno il sottile gioco che fin da quell'epoca la società concessionaria va facendo al fine di dimostrare la necessità della soppressione della linea, bisogna tenere presente che il concessionario è al tempo stesso proprietario di altre società che esercitano linee automobilistiche in concessione e di altre ancora, quale, ad esempio, una società per la costruzione di pali di cemento. Da allora si verifica, cioè, il fatto assai singolare che accanto alla SIFT ferroviaria sorgono e si sviluppano altre tre società presiedute dallo stesso proprietario, le quali si fanno concorrenza fra di loro, la SIFT trasporti, la SIFT collettame e la SIFT autoservizi.

E in questo quadro avvengono le cose più strane e più singolari: la SIFT ferroviaria boicotta se stessa e rinuncia al trasporto della marna per i due cementifici di Piacenza per convogliarla verso la SIFT autoservizi, con il risultato naturalmente che le due ditte finiranno per provvedere poi in proprio al trasporto del loro prodotto; oppure questa società rifiuta di costruire i raccordi ferroviari con industrie sorte in questi ultimi tempi nella vallata, come ad esempio la SAGRA di Grazzano Visconti, una importante industria conserviera a livello nazionale, oppure la SECMU di Ponte dell'Olio, moderno stabilimento metallurgico, nonostante il fatto che tali industrie ne facciano richiesta. In una parola, si vuole dimostrare a tutti i costi l'inutilità della ferrovia e la necessità della sua soppressione. Così si lasciano decadere gli impianti, non si sviluppano i collegamenti ed i raccordi richiesti, si fa concorrenza all'interno della stessa società, si utilizza lo stesso personale che presta servizio sui convogli ferroviari in orari diversi e con diverse mansioni sugli autopullmann della SIFT autotrasporti. Per esempio, il 70 per cento dei 30 dipendenti della SIFT officina viene utilizzato per quella società che costruisce pali di cemento, per dimostrare così, alla fine dell'anno, che il bilancio della società ferroviaria è in passivo e che quindi o lo Stato

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

dà questa integrazione o viceversa deve permettere la soppressione del servizio.

Sembra quasi un assurdo pensare che lo stesso proprietario metta in concorrenza con la ferrovia altri suoi servizi, se non si sapesse che lo fa per aggravare ulteriormente la passività della gestione ferroviaria stessa. Ma la realtà è questa. Queste cose le sanno tutti, onorevole sottosegretario: dal personale di questa società sino all'ultimo fanciullo della scuola elementare di Ponte dell'Olio e di Bettola. Queste cose furono a suo tempo segnalate al ministro dei trasporti, non solo attraverso diverse interrogazioni che ho avuto l'onore di presentare, ma in una serie di ordini del giorno dei consigli comunali di dette località. Purtroppo il ministro dei trasporti non ha voluto tenere nella debita considerazione queste cose, accogliendo invece e senza riserve quelli che sono stati e sono gli orientamenti generali dei fautori del trasporto su strada, dei fabbricanti di automobili, di gomme, di carburante, delle società interessate. E così, proprio sulla scorta di queste valutazioni, la commissione interministeriale, incaricata di esprimere un parere, esprimerà parere favorevole alla soppressione della ferrovia, a far luogo dal 1° luglio 1965. Appena questa notizia viene conosciuta, appena si sa dell'orientamento di questa commissione interministeriale per l'ammodernamento dei trasporti, la popolazione di questa vallata inizia quella che per quasi due anni sarà una delle sue più belle e appassionate battaglie: amministratori comunali, cittadini, madri che hanno i figli che studiano nel capoluogo e che ogni giorno si servono di questo mezzo rapido, sicuro e poco costoso per andare a scuola, operai, artigiani, commercianti, tutti, al di là e al di sopra di ogni distinzione politica, il parroco, il sindaco democratico cristiano, il deputato comunista, il consigliere provinciale del partito socialista unificato, i sindacati dalla CGIL, della UIL, della CISL, le organizzazioni locali, le *pro-loco* si costituiscono in comitato di difesa della ferrovia, mandano petizioni al ministro dei trasporti, chiedono che questo parere della commissione interministeriale sia modificato alla luce di quelle che sono le loro argomentazioni. La stessa amministrazione provinciale di Piacenza, che non è di sinistra, ma di centro-sinistra, organizza un convegno, pubblica atti interessantissimi che sono frutto di studi tecnici e di esperti della materia per dimostrare l'importanza e la vitalità di questa linea.

Da quali considerazioni è stata mossa questa unanime opposizione alla soppressione della ferrovia, onorevole sottosegretario? An-

zitutto dal valore che la ferrovia ha avuto in questa zona in tutti questi anni come elemento che ha impedito il flusso migratorio, che ha permesso all'operaio specializzato di pagare un basso canone d'affitto e di andare ugualmente a lavorare, in mezz'ora, nella sua officina a Piacenza, che ha permesso ad alcune industrie di svilupparsi *in loco* e quindi di dar lavoro al contadino espulso dall'agricoltura, costituendo così un fattore di promozione dello sviluppo economico e sociale della zona (questa è una delle zone relativamente più industriali della provincia di Piacenza); e infine dall'esigenza di contrapporre a criteri meramente economici quelli dell'utilità sociale, proprio in considerazione del fatto che la soppressione della ferrovia avrebbe non soltanto mortificato le iniziative economiche in atto, ma avrebbe favorito paurosamente l'esodo da queste zone.

L'altro elemento che ha mosso tutta questa gente, tutti questi ambienti pure eterogenei tra di loro sul piano sociale e soprattutto su quello politico, è rappresentato dalle condizioni di impercorribilità dell'attuale strada provinciale che congiunge Piacenza con Bettola. Infatti questa, strada di fondo valle, non può ospitare il traffico che si svolge, o meglio, che si svolgeva sulla ferrovia: questo hanno detto e dicono i tecnici, gli amministratori comunali e provinciali, parlamentari e cittadini al ministro dei trasporti. Infatti questa strada, che per 22 chilometri ha una carreggiata di 6 metri lineari e per il tratto da Ponte dell'Olio a Bettola, della lunghezza di 13 chilometri, una carreggiata di 5 metri e mezzo lineari - 13 chilometri che sono un tormento di curve e controcurve imposte dalla montagna - è già insufficiente all'attuale traffico, e sempre più insufficiente diverrà in conseguenza dell'attuale incremento della motorizzazione civile. Come potrebbe, questa strada, accogliere, senza creare delle condizioni di pericolo, il traffico della ferrovia, quando, secondo gli stessi calcoli fatti dalla società concessionaria, il trasferimento dei passeggeri dalla ferrovia alla strada potrebbe essere effettuato con circa 50 autocorriere al giorno, tenendo conto delle corse da e per Piacenza, mentre, per quanto riguarda il trasporto merci, le 2.800 tonnellate annue di marna, le 2.000 tonnellate di merci varie impegnerebbero altri 50 autotreni al giorno: una processione di circa un centinaio tra corriere ed autotreni, la più gran parte nelle prime ore del mattino o della sera, su una strada stretta, già insufficiente ai bisogni normali, piena di curve, in una zona dove per diversi

mesi dell'anno vi è nebbia persistente e in inverno per lunghi tratti si verificano abbondanti nevicate e gelate sul fondo stradale? Né si poteva o si può pensare ad una immediata radicale sistemazione di questa strada. L'ufficio tecnico dell'amministrazione provinciale, dopo aver fatto lunghi studi in materia, è arrivato alla conclusione che la sistemazione e l'ammodernamento di questa strada, si da renderla in condizioni tali da poter sopportare il traffico della ferrovia in condizione di sicurezza, comporterebbe una spesa di circa 3 miliardi.

Sono veramente divertenti, a questo proposito — e lo dico senza punta di ironia, onorevole sottosegretario Lucchi — le conclusioni a cui sono giunti al riguardo gli egregi signori componenti una commissione ministeriale venuta a fare un sopralluogo nella detta strada. Sono arrivati una bella mattina di primavera, hanno fatto un giretto da Piacenza fino al punto terminale della ferrovia, seguendo la strada del fondo valle, ed hanno tranquillamente concluso con un comunicato che dice che per la sistemazione occorrerebbero dai 470 ai 570 milioni, mentre l'amministrazione provinciale compie studi approfonditi, analitici, durati per mesi, ed arriva alla conclusione che la spesa si aggirerebbe sui 3 miliardi.

Io mi domando e domando a lei, onorevole sottosegretario: come possono persone serie arrivare a queste conclusioni? Mi rendo conto che con quelle conclusioni si voleva dare un colpo mortale alla ferrovia: e allora i 3 miliardi necessari secondo calcoli approfonditi, non fatti da uomini politici ma da tecnici, diventano 470 milioni!

Impraticabilità della strada e impossibilità di ospitare il traffico della ferrovia, sono queste le fondate ragioni che portano l'amministrazione provinciale e comunale, i sindacati e cittadini a questa precisa determinazione: la ferrovia deve rimanere o, almeno, deve rimanere fino a quando la strada di fondovalle non sarà sistemata e messa in condizioni di agibilità e di sicurezza. A queste conclusioni giungono ordini del giorno di tutti i parlamentari di quella provincia intervenuti in un convegno a Ponte dell'Olio nel dicembre scorso; a queste stesse determinazioni giungono ordini del giorno di tutte le amministrazioni comunali della zona.

Ma sembra purtroppo che questa argomentata ed unanime opposizione non interessi il signor ministro dei trasporti, inflessibile nel condannare a morte questa ferrovia. E per edulcorare la pillola della soppressione sta-

bilata per il 15 ottobre dell'anno scorso, si farà balenare la notizia di uno stanziamento straordinario di 220 milioni di lire per sistemare la strada. Si fanno calcoli e si arriva alla conclusione che quei 220 milioni serviranno per sistemare un tratto di strada di circa un chilometro od 800 metri.

Avverso tale decisione soppressiva si ha l'insorgere di tutta la popolazione della zona e dei suoi rappresentanti. Si svolge una manifestazione di protesta generale, imponente, unitaria: c'è il parroco, c'è persino il maresciallo dei carabinieri (e vi prego di non dirlo al signor ministro dell'interno), che in quel momento è dalla parte della popolazione. Per protesta si dimettono il sindaco democristiano di Ponte dell'Olio, nonché gli assessori democristiani di questo comune insieme coi consiglieri comunisti e socialisti; si dimettono i consiglieri comunali degli altri comuni, del partito socialista unificato, del partito comunista e del partito democristiano insieme col consigliere provinciale della democrazia cristiana. Diversi uomini ed esponenti della democrazia cristiana restituiscono la tessera del partito alla loro direzione provinciale dicendo: « ci avete traditi ». Uno sciopero di tutti i sindacati, dei commercianti, degli artigiani richiama il Governo all'esigenza di riesaminare profondamente il problema alla luce di tutta una serie di proposte scaturite da convegni e riunioni svoltisi nell'arco di questi ultimi due anni e esso chiede il mantenimento della ferrovia almeno fino alla sistemazione parziale — se non totale — della strada, oppure la gestione commissariale di Stato, o, infine, la costituzione di un consorzio fra gli enti pubblici della Val Nure e l'amministrazione provinciale o fra gli enti pubblici della zona e diversi privati disposti a partecipare ad un consorzio per la gestione di questa linea.

Non è questa, onorevole sottosegretario, una posizione demagogica, ma è una posizione responsabile. Essa parte da premesse e considerazioni più che obiettive. In primo luogo questa linea non è considerata da noi e dagli ambienti di cui si è parlato un « ramo secco », come la società vorrebbe far credere per ragioni di mero calcolo privatistico e di profitto. La linea invece può ancora svolgere, ove fosse opportunamente potenziata, un'importante e primaria funzione in relazione al servizio di trasporto passeggeri e merci e soprattutto in relazione ai fini di promozione sociale ed economica di quella vallata. In secondo luogo, questa posizione parte da un'altra considerazione: dal fatto cioè che la soppressione della

ferrovia con un servizio sostitutivo su strada avrebbe costi economici e soprattutto costi sociali elevatissimi. Un costo economico maggiore già si sta pagando a danno dell'economia della zona con il rincaro del prezzo dei biglietti. E vi è un altro costo a prospettiva più o meno lunga, ma non per questo meno pesante. Si tratta del costo, che tutta la collettività dovrà pagare, relativo alle spese ingenti (si parla di 3 miliardi) per sistemare una strada in modo da metterla in condizione di smaltire il traffico che prima avveniva per ferrovia. Ciò tornerà certamente molto più comodo per la società, che farà marciare i propri mezzi di trasporto sulla strada, su una strada che l'amministrazione provinciale, cioè lo Stato, cioè i cittadini, avranno provveduto a rimodernare, esonerando la società stessa persino dalle spese di manutenzione che poteva avere per il passato per la strada ferrata.

Non è forse vero, onorevole sottosegretario, che con un terzo, forse con un quarto delle somme necessarie per ampliare questa strada in modo tale da evitare disgrazie soprattutto nella stagione invernale, si sarebbe potuto sistemare la ferrovia? Un consorzio tra enti pubblici della zona, anche con la partecipazione degli enti privati, che avesse potuto disporre di un quarto delle somme non avrebbe potuto affrontare un servizio di trasporto rapido, sicuro, socialmente più conveniente?

In altri termini, e mi avvio a concludere, era ed è opinione diffusa in tutti gli ambienti interessati che con pochi milioni spesi per la riparazione ed il riammodernamento degli impianti si sarebbe potuto risolvere il problema dei trasporti in Val Nure per molti anni ancora, lasciando al tempo e alle possibilità finanziarie esistenti (ma ora sappiamo che non esistono) la questione della costruzione di una strada tecnicamente valida, che, congiungendosi alla costruenda strada dello Zovallo, potesse rappresentare una arteria di grande importanza ai fini del collegamento tra Piacenza, l'alta Val Nure, e le riviere della Liguria. Questa strada potrebbe anche rappresentare un elemento di sgravio del traffico, che oggi avviene in gran parte sull'impercorsibile strada di Serravalle e sulla impraticabile statale n. 45.

Però evidentemente tutto questo non ha contato, non hanno avuto alcun valore per il signor ministro dei trasporti l'opinione delle amministrazioni comunali, dell'amministrazione provinciale, dei parlamentari ed anche della popolazione. Ha contato invece l'opinione della società, la richiesta di soppressione fatta solo ed esclusivamente in funzione degli inte-

ressi privati di questa. Per essa esisteva non solo l'esigenza di riorganizzare il servizio su nuove basi, ma forse anche, mi si consenta di dirlo, di riorganizzarlo in funzione di certi interessi immobiliari, che desiderano lo svincolo di certe aree che sono divenute in questi anni, con i nuovi piani regolatori, aree privilegiate siglate Z-1. Su queste aree si può costruire fino a 30 metri di altezza: altezza veramente eccessiva per una città come Piacenza. Pochissime località hanno questo privilegio, ed esso purtroppo è concesso anche in zone dove esistono le aree che saranno svincolate dalle sedi ferroviarie, e che frutteranno centinaia e centinaia di milioni a questi signori.

Così questa società che da tempo, per potersi riorganizzare su diverse basi ottenendo contemporaneamente certi utili, mirava allo scopo cui ho accennato, lasciando a tal fine la linea in uno stato di quasi completo abbandono, non riparando le locomotive, smobilitando squadre di operai addetti alla manutenzione dei binari ed alla sorveglianza della linea stessa, facendo ritardare persino i treni (li faceva fermare fuori città); questa società, che ha utilizzato finanche il ricatto del licenziamento della manodopera (faceva firmare agli operai una dichiarazione tendente ad ottenere il servizio automobilistico, in mancanza del quale si diceva costretta al licenziamento del personale; è evidentemente comprensibile come da parte dell'operaio, preoccupato magari del mantenimento della famiglia, fosse firmata la dichiarazione stessa, senza eccessivo interesse per chi avrebbe poi gestito la linea), ha dunque ottenuto un doppio compenso: la soppressione della ferrovia e la concessione del servizio di autolinee.

VALITUTTI. Non esiste l'Istituto nazionale trasporti?

TAGLIAFERRI. Non c'è che dire: gli interessi privati sono stati ancora una volta ben tutelati dallo Stato!

L'onorevole sottosegretario mi risponderà probabilmente, ancora una volta, come mi hanno già risposto i funzionari del suo Ministero: che per il mantenimento della piena efficienza degli impianti la società aveva da tempo chiesto la concessione di sussidi integrativi e la rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio; oppure che lo Stato non poteva addossarsi una spesa di diversi milioni se non vi fosse stata una precisa convenienza; o che, infine, il trasporto su autopullmann non avrebbe comportato alcun onere per lo Stato.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

Sarebbe sin troppo facile per me controbattere che tutto questo aveva ed ha un valore estremamente relativo. Innanzi tutto perché, se si fosse controllato per tempo il sistema, assai singolare, con cui questa società gestiva la linea, ci si sarebbe resi conto già da tempo di molte cose. In particolare ci si sarebbe resi conto delle vere ragioni che erano alla base della mancanza di efficienza degli impianti e soprattutto della discutibilità del passivo aziendale addotto dalla società a motivazione della sua richiesta di soppressione della linea. E infine, visto che, come ho cercato di dimostrare, lo Stato finirà per accollarsi somme ben maggiori di quelle necessarie per rimodernare la linea ferroviaria, si sarebbero avute concrete possibilità di favorire una alternativa positiva al semplice soddisfacimento degli interessi della società, per mezzo della costituzione di un consorzio fra gli enti pubblici della zona e della provincia.

Questo noi abbiamo affermato con la nostra odierna interpellanza, questo hanno affermato anche le amministrazioni comunali e provinciali della zona interessata: questo però non si è voluto fare. L'onorevole ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, infatti, ha preferito ignorare le ragioni esposte non soltanto da un deputato dell'opposizione comunista, ma dagli stessi sindaci del suo partito, dalle amministrazioni provinciali di centro-sinistra, da tutte le popolazioni di questa valle.

Probabilmente il ministro avrà ritenuto che, di fronte ad episodi ben più gravi di questo nell'ambito delle componenti della sua politica dei trasporti, non valesse la pena di perdere tempo ad ascoltare le amministrazioni di questi lontani centri sperduti e con loro studiare, magari con fatica, quali fossero le iniziative più idonee da intraprendere.

Onorevole sottosegretario, questo atteggiamento non può non essere censurato, e non soltanto ai fini del problema che ho cercato di esporre con la mia interpellanza, ma anche in relazione al necessario rapporto democratico che deve sempre intercorrere tra decisioni di Governo e volontà democraticamente espressa dalle popolazioni interessate a tali decisioni.

Queste decisioni, contrarie nella forma e nella sostanza alla volontà e agli interessi delle popolazioni, sono state accolte come meritavano: con la disapprovazione e la protesta di tutti, con le dimissioni di sindaci, di consiglieri provinciali, con la crisi che si è aperta anche in certi schieramenti politici. Infatti da questa vicenda tutti hanno compreso — an-

che alcuni militanti nei partiti di governo — che tra gli interessi di una società privata e l'interesse pubblico il Governo ha scelto l'interesse dei privati.

Nulla voglio dire di più, signor Presidente, se non concludere formulando l'augurio che la memoria di questi cittadini che sono stati privati della loro ferrovia non sia così labile come il ministro dei trasporti ha ritenuto fosse quando ha firmato il decreto di soppressione; e che il ricordo di questa assurda decisione possa servire tra non molto per favorire, per promuovere, una nuova politica dei trasporti, una nuova politica per il nostro paese.

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. La ferrovia Piacenza-Bettola, nonostante sia stata evitata la istituzione di servizi automobilistici paralleli e concorrenti, ha subito, in questi ultimi anni, una notevole riduzione nel traffico viaggiatori.

Anche le merci, costituite quasi esclusivamente da marne, sono andate progressivamente diminuendo, fino alla quasi totale scomparsa, essendosi ormai orientate verso il trasporto stradale.

Tale situazione del traffico, unitamente al continuo espandersi delle spese di esercizio, ha portato l'azienda ad un notevole deficit, il cui peso dovrebbe ricadere sullo Stato, tenuto per legge a colmarlo.

Inoltre, per garantire la sicurezza dell'esercizio, ed anche per un indispensabile miglioramento del servizio, per renderlo cioè più adeguato alle esigenze delle popolazioni, si sarebbe dovuto provvedere con urgenza a notevoli impegni di spesa, per lavori sia agli impianti fissi sia al materiale rotabile, senza per altro poter avere migliori prospettive per l'avvenire della ferrovia.

Ciò ha portato alla decisione di sostituire detta ferrovia con un servizio automobilistico, molto più economico e certamente più aderente alle necessità delle popolazioni servite.

Circa la strada parallela alla ferrovia, essa è stata visitata da una commissione di esperti dei ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici, la quale l'ha dichiarata idonea al trasporto dell'autoservizio, pur riconoscendo la opportunità di alcuni lavori destinati a migliorarne le condizioni di sicurezza e la fluidità di traffico.

Per tali lavori, che apporteranno un notevole beneficio all'economia della zona, si è potuto ottenere un primo notevole finanziamento a seguito del vivo interessamento del Ministero dei trasporti e soltanto in relazione alla sostituzione della ferrovia in questione, della quale potranno utilizzarsi alcuni tratti di sede.

Per le suddette ragioni, e poiché non sussistono i motivi previsti dalla legge per una revoca della concessione e il trasferimento della gestione ferroviaria ad enti pubblici o ad una gestione governativa, non si ritiene di dover ritornare sulle decisioni prese.

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

TAGLIAFERRI. Credo che non me ne vorrà, onorevole sottosegretario Lucchi, se le dico che la sua risposta nulla toglie al valore obiettivo delle argomentazioni che ho cercato di portare.

Ritengo anzi che, per tutta una serie di aspetti volutamente burocratici, la sua risposta riveli quel carattere di assoluto distacco dalla realtà che ha caratterizzato tutta l'azione del Ministero dei trasporti in questa vicenda.

Proprio per questa ragione io dichiaro la mia più totale insoddisfazione di fronte alla decisione che è stata presa.

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

Presentazione di un disegno di legge.

SCAGLIA, Ministro senza portafoglio. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCAGLIA, Ministro senza portafoglio. Mi onoro presentare, a nome del ministro dell'interno, il disegno di legge:

« Nuove norme in materia previdenziale per il personale degli enti locali ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di interrogazioni.

DELFINO, Segretario, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BATTISTELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTISTELLA. Signor Presidente, desidero sollecitare lo svolgimento della nostra interrogazione n. 19983, presentata il 25 gennaio, relativa alla soppressione di alcuni tronchi ferroviari.

Colgo l'occasione per esprimere la nostra protesta per il fatto che tale interrogazione sia stata ignorata anche nella seduta odierna, che è stata interamente dedicata allo svolgimento di interrogazioni e interpellanze riguardanti problemi delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il ministro competente.

MALAGODI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAGODI. Qualche giorno fa abbiamo presentato un'interpellanza circa la posizione che il Governo italiano intendeva assumere all'Assemblea generale dell'ONU. Data l'estrema importanza dell'occasione, che non tocca soltanto il problema del medio oriente, ma anche in generale lo schieramento internazionale del nostro paese, ritenevamo — e così riteniamo tuttora — che il Governo avrebbe avuto lo stretto dovere di presentarsi dinanzi al Parlamento prima di assumere una posizione definitiva. In un paese certamente democratico come l'Inghilterra, il governo, in circostanze di questa natura, non esita a presentarsi alla Camera dei comuni, a fare le comunicazioni del caso e a sollecitarne il parere, anche senza bisogno di essere interpellato o interrogato dai banchi del Parlamento stesso. Il Governo italiano ha ritenuto di procedere diversamente. Noi pensiamo che questo sia un grave errore, perché in tal modo il Governo non ha il polso immediato dell'opinione pubblica espressa attraverso il Parlamento, perché diminuisce la sua autorità in sede internazionale, perché questo rappresenta una ulteriore mancanza nei riguardi di una regola di fondo della democrazia.

Ci si dice ora che il Presidente del Consiglio e il ministro degli affari esteri sono già partiti o sono in procinto di partire. Ciò non significa

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

che io non desideri, a nome del gruppo liberale, che resti una nostra molto sentita protesta agli atti della Camera per il mancato svolgimento fino ad oggi dell'interpellanza, e la precisa richiesta che essa sia svolta al più presto possibile, con gli eventuali documenti aggiuntivi che l'evoluzione della situazione potrà richiedere.

PRESIDENTE. Le assicuro che la Presidenza si farà interprete della sua richiesta presso il Governo.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di martedì 20 giugno 1967, alle 15,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

CAVALLARO FRANCESCO ed altri: Provvedimenti per i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ufficiali ex combattenti della guerra 1940-45 (3998);

BIGNARDI: Esenzione delle case di campagna dall'imposta speciale sul reddito dei fabbricati di lusso (2829);

VEDOVATO: Esonero totale o parziale dal pagamento di diritti doganali dovuti per merci totalmente o parzialmente perdute in conseguenza delle calamità di cui al decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito in legge 23 dicembre 1966, n. 1142 (3959);

CARRA e MENGOSI: Interpretazione autentica dell'articolo 1 della legge 6 ottobre 1962, n. 1493, concernente modifiche ed interpretazioni di norme legislative in materia di agevolazioni tributarie nel settore dell'edilizia (4085).

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere di sistemazione e difesa del suolo (*Approvato dal Senato*) (3939);

e delle proposte di legge:

GAGLIARDI ed altri: Modifiche alla legge 10 ottobre 1962, n. 1484, relativa al Magistrato per il Po (1237);

DEGAN ed altri: Modifica alla legge 5 maggio 1907, n. 257 e successive integrazioni (3745);

— *Relatore:* Rinaldi.

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

Nuove norme per l'edilizia scolastica e universitaria e piano finanziario dell'intervento per il quinquennio 1966-1970 (*Approvato dal Senato*) (3509);

e della proposta di legge:

PITZALIS: Norme integrative della legge 18 dicembre 1964, n. 1358, recante disposizioni per l'edilizia scolastica (2169);

— *Relatori:* Finocchiaro e Calvetti, *per la maggioranza;* Giomo, Badini Confalonieri e Valitutti, *di minoranza.*

5. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Adesione al Protocollo per una nuova proroga dell'Accordo internazionale del grano 1962, adottato a Washington il 4 aprile 1966 e sua esecuzione (3870);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo culturale tra l'Italia e la Polonia concluso a Varsavia il 25 marzo 1965 (3815);

Ratifica ed esecuzione dei seguenti atti internazionali, firmati a Lisbona il 31 ottobre 1958:

a) Convenzione di Parigi per la protezione della proprietà industriale del 20 marzo 1883, riveduta successivamente a Bruxelles, a Washington, a L'Aja, a Londra e a Lisbona;

b) Accordo di Madrid per la repressione delle indicazioni di provenienza false o fallaci del 14 aprile 1891 riveduto successivamente a Washington, a L'Aja, a Londra e a Lisbona;

c) Accordo di Lisbona per la protezione e la registrazione internazionale delle denominazioni di origine (*Approvato dal Senato*) (3569).

6. — *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.

7. — *Discussione della proposta di legge:*

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

— *Relatore:* Dell'Andro.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

8. — *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.

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

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

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

— *Relatori:* Cavallaro Francesco e Sammartino.

10. — *Discussione del disegno di legge:*

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

— *Relatore:* Fortuna.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

— *Relatore:* Degan.

12. — *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.

13. — *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.

14. — *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.

15. — *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 18,30.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

Interrogazioni a risposta scritta.

GREGGI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per avere notizie circa la situazione relativa alla regolarizzazione assicurativa (INPS degli ex dipendenti delle disciolte organizzazioni sindacali.

A riguardo l'interrogante fa presente che (come risulta dal *Bollettino delle Commissioni Parlamentari* n. 372, del 31 marzo 1966) nella riunione della XIII Commissione permanente il rappresentante del Governo aveva dato assicurazione che da parte dei competenti organi si stava lavorando per trovare una definitiva e soddisfacente soluzione della questione. (22646)

MILIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga di dovere modificare il sistema sino ad oggi seguito presso il suo Ministero, in forza del quale il 55 per cento dei proventi di ufficio (degli uffici giudiziari) viene incamerato dal detto Ministero per spese attrezzatura e cancelleria dei detti uffici.

Poiché però quanto rimane dal detto 55 per cento, dopo avere detratto le spese di cancelleria e attrezzatura, alla fine dell'anno finanziario viene diviso fra i funzionari del Ministero sotto la voce « premio in deroga » si verifica un evidente conflitto di interessi fra i funzionari del Ministero e le necessità degli uffici giudiziari, per cui tanto meno si spende per questi uffici e tanto maggiore è la somma da dividersi fra i ministeriali.

Ed è per questo che non vengono mai aumentati gli assegni delle spese di ufficio da devolversi agli uffici giudiziari, con grave disagio da parte degli stessi.

Detta situazione di carattere nazionale è oggetto da vario tempo di aspre critiche per cui, indipendentemente dalla obiettività della ripartizione da parte dei funzionari del Ministero, ritiene l'interrogante che sarebbe molto opportuno eliminare la causa diretta di quanto sopra precisato. (22647)

MILIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se ritenga opportuno disporre che in tutti gli uffici giudiziari vengano usati stampati identici che il Ministero competente dovrebbe appunto fornire a tutti gli uffici a sue spese.

Ciò per una utile uniformità, e per evitare inconvenienti quali quelli che oggi mol-

to spesso si verificano soprattutto nei piccoli centri. Detto provvedimento è già stato adottato da altri Ministeri per i propri uffici. (22648)

MILIA. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza della gravissima situazione in cui versa la popolazione di Viddalba (Comune di Aggius Sassari) in seguito al comportamento del medico condotto del luogo che da ormai 13 anni non adempie neppure ai suoi più elementari doveri nei confronti di quella popolazione che si compone di quasi duemila cittadini.

Detto sanitario infatti si rifiuta spessissimo di recarsi nelle case degli ammalati per visitarli ed anche li caccia via dal suo ambulatorio; centinaia di volte in questi anni si è rifiutato di visitare ed assistere bambini e cittadini gravissimi che imploravano il suo intervento, ed alle più che legittime proteste e rimostranze ha sempre risposto in malo modo con totale dispregio dei più elementari principi morali e deontologici.

Lo stesso sanitario molto spesso rimane nascosto in casa facendo dire che trovasi fuori sede onde evitare di compiere il proprio dovere.

È accaduto inoltre che lo stesso sanitario dimenticasse nel suo ambulatorio, chiuso a chiave, ammalati gravissimi, ritrovati per puro caso dai familiari che li cercavano.

Ormai da troppi anni i cittadini di Viddalba sono di fatto privi di assistenza medico sanitaria e si vedono costretti a recarsi dai medici dei paesi vicini con grave disagio anche finanziario.

Quanto sopra è stato più volte denunciato dai cittadini, sia a voce che per scritto, alla autorità comunale di Aggius la quale però ha sempre dimostrato particolare debolezza nella soluzione di tanto grave problema.

Numerosi esposti e denunce sono state fatte anche di recente alle competenti autorità a firma di centinaia di capi famiglia.

L'interrogante chiede pertanto di sapere se i Ministri interrogati ritengano di dovere intervenire con l'energia e la sollecitudine che il caso richiede, onde porre termine alla lamentata situazione tanto immorale quanto assurda e incredibile, che potrebbe sfociare anche in gravissimi episodi e che ormai è diventata in senso assoluto insostenibile. (22649)

URSO, LAFORGIA, SGARLATA, DEL CASTILLO, BOVA E DE LEONARDIS. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali ido-

nei provvedimenti intendano promuovere per incrementare la costruzione di « Alberghi per la gioventù » che in Italia tendono ogni anno a diminuire, così come denunciato da una rivista specializzata.

Infatti — per quanto risulta agli interroganti — nessun basilare provvedimento è stato mai attuato sì da assicurare l'estensione della rete internazionale degli ostelli od alberghi della gioventù nel territorio italiano; tra l'altro del tutto insufficiente si mantiene ad oggi l'assegnazione di mezzi all'Associazione italiana alberghi per la gioventù che in Italia rimane, a tutti gli effetti, l'unica rappresentanza dello « International Youth Hostel Federation ».

(22650)

BOLOGNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali sono i provvedimenti che intende prendere allo scopo di preservare dall'acqua piovana abbondantemente infiltrata, dallo stato di abbandono e quindi dalla loro paventata rovina i mosaici della basilica, riportati di recente alla luce con lavori di scavo e di restauro che sono costati circa 20 milioni, di via della Madonna del Mare in Trieste.

I mosaici, mantenuti sul posto ove sono stati ritrovati, si trovano attualmente al coperto in una specie di cantinone. Ma, oltre ad essere soggetti al deterioramento in causa dell'umidità e, soprattutto, delle infiltrazioni di acqua piovana che — come nei giorni scorsi — ha allagato il locale, detti mosaici non sono accessibili al pubblico poiché vi manca tuttora un adeguato accesso.

L'interrogante chiede al Ministro se non creda di intervenire non solo per salvare da rovina sicura detti mosaici, ma anche per rendere possibile al pubblico la loro visita, sì da giustificare tra l'altro la spesa sinora effettuata di circa 20 milioni di lire. Ciò potrebbe essere fatto con poca spesa, e i lavori per rendere possibile l'accesso ai mosaici sarebbe bene fossero effettuati al più presto sì da poter aprire al pubblico il luogo per il 1968, 50° anniversario della redenzione di Trieste.

(22651)

BOLDRINI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare perché non venga declassata la linea ferroviaria Ferrara-Ravenna com'era negli indirizzi dell'Amministrazione delle ferrovie.

Si fa presente che il continuo aumento del traffico delle merci verificatosi negli ultimi anni per la presenza di una frutticoltura in

espansione, la possibilità di uno sviluppo economico del Comprensorio Ferrara-Ravenna, visto anche nella prospettiva di un collegamento fluviale Porto Garibaldi-Porto di Ravenna; l'inevitabile espansione del traffico passeggeri soprattutto nel periodo estivo nelle zone balneari adriatiche, impongono non un declassamento del tronco ma una sua valorizzazione.

Si fa presente che Enti locali, commerciali, economici richiedono da tempo che venga potenziata la linea allo scopo di essere efficiente per i bisogni della zona indicata. (22652)

DE MARIA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga opportuno, per ragioni di equità e di giustizia, revocare la circolare n. 7620/AV, emanata in data 14 marzo 1967, con la quale, tra l'altro, si dispone che « ...gli utenti degli alloggi demaniali o INCIS militari dovranno rilasciare gli appartamenti non appena vengono a perdere il titolo in considerazione del quale ottennero l'assegnazione... ».

L'interrogante chiede di conoscere se — in armonia con i provvedimenti sociali più volte preannunciati dal Governo ed intesi a realizzare la finalità « una casa per tutti » — il Ministro della difesa non ritenga opportuno adottare adeguate iniziative per avviare a soluzione l'annoso problema della cessione a riscatto di tali case INCIS, problema tanto più delicato qualora si pensi che la sua definizione interessa centinaia di famiglie, che, senza risorse economiche, verrebbero altrimenti messe in mezzo alla strada, con il solo pretesto della necessità di disporre degli alloggi di che trattasi per il normale avvicendamento del personale. (22653)

BOLDRINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga opportuno fare riesaminare rapidamente il grave problema della viabilità nella vallata del Senio che condiziona negativamente le possibilità di un più accentuato sviluppo turistico e industriale della zona.

Le caratteristiche della strada statale 306 si dimostrano assolutamente inadeguate anche per l'attuale volume di traffico che tocca punte di 10.000 veicoli giornalieri, tra cui 450 autotreni e autoarticolati adibiti al trasporto del materiale gassoso dalla cava di Borgo Rivolta allo stabilimento ANIC di Ravenna.

Enti comunali e provinciali, organi turistici ed economici da tempo rivendicano una sistemazione definitiva della strada statale 306.

(22654)

BIGNARDI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere e quali iniziative promuovere di fronte alla grave crisi che ha colpito i pescheti delle province di Ravenna e Bologna, determinando una diminuzione della produzione di oltre 600.000 quintali.

In particolare l'interrogante chiede di conoscere se sono stati predisposti studi opportuni per determinare le cause del fenomeno e quali provvedimenti siano stati presi per evitare che fenomeni analoghi abbiano a ripetersi in altre zone dell'Emilia.

In proposito chiede di conoscere in quale conto siano stati tenuti i pareri dati dai tecnici anche in occasione di un recente Convegno tenutosi a Ravenna secondo i quali il fenomeno sarebbe da attribuire ad asfissia dovuta alla insufficienza della rete idrica che, per essere stata progettata prima che fossero realizzate le colture arboree, non ha tenuto conto delle esigenze delle stesse.

L'interrogante rinnova la richiesta di urgenti provvedimenti da adottare in collaborazione con le organizzazioni locali dei produttori in considerazione del gravissimo danno già accertato ed in particolare se non ritenga necessario in via d'urgenza adottare misure intese a:

1) sospendere e quindi esonerare le ditte colpite dai tributi e contributi previdenziali;
2) studiare la possibilità di un risarcimento del danno e prorogare per un periodo di dieci anni i ratei dei mutui contratti dalle aziende nonché dalle loro cooperative;

3) predisporre programmi straordinari di interventi per l'eliminazione delle cause e la ricostituzione degli impianti attraverso tutte le disposizioni legislative in atto nonché in base ai programmi comunitari. (22655)

CRUCIANI. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali misure e quali provvedimenti intendano adottare nella grave situazione della SACFEM (Società An. Costruzioni Ferroviarie e Meccaniche di Arezzo) che per inspiegabili motivi di carattere aziendale mette a repentaglio l'avvenire e il posto di lavoro di oltre 300 operai e di 20 impiegati sui quali grava l'imminente disposizione di licenziamento.

Poiché l'Azienda adduce a motivo del provvedimento incombente la mancanza di commesse da parte dell'Amministrazione delle FF.SS. di costruzioni per il reparto Ferroviario in seno all'Azienda; e poiché pare che

l'Azienda stessa — seppure sotto altro nome — voglia trasferire tale specifica attività in Matera, chiudendo ad Arezzo quel reparto « costruzioni ferroviarie » che ha ormai per Arezzo una tradizione sessantennale, si chiedono ai Ministri interessati gli opportuni interventi presso i dirigenti della SACFEM (il cui maggiore azionista è un alto esponente del gruppo finanziario Bastogi), affinché sia scongiurata per Arezzo e per i lavoratori interessati una così grave decisione. (22656)

CRUCIANI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se lo studio per l'eliminazione dei passaggi a livello di Borgo Trevi, Pietrarossa di Trevi e Casco dell'Acqua di Trevi ha dato risultati positivi relativamente alla realizzazione dei sottopassaggi;

per conoscere, in caso affermativo, quali tempi di esecuzione sono prevedibili. (22657)

MAGNO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali siano il reddito netto dichiarato, il reddito netto accertato e il reddito netto eventualmente definito, ai fini dell'imposta di ricchezza mobile e dell'imposta complementare, per la società anonima Casa Solievo della Sofferenza, che gestisce nel comune di San Giovanni Rotondo (Foggia) uno dei più importanti ospedali del Mezzogiorno. (22658)

CRUCIANI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare per impedire che la incauta opera di restauro in corso alla meravigliosa facciata romanica della cattedrale di San Rufino di Assisi abbia a deturpare per sempre il fascino antico ed insostituibile del capolavoro di Giovanni da Gubbio.

Il dissennato uso del silicone ha già rovinato — in un precedente parziale restauro — il lato destro della facciata distruggendo la patina secolare. La indiscriminata sostituzione o scalpellatura delle pietre della cortina, in corso attualmente, può portare ad una definitiva e deprecabile alterazione dell'equilibrio architettonico ed artistico snaturando l'insuperabile perfezione della facciata stessa. (22659)

COVELLI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se risponda al vero la notizia diffusasi in Pinerolo (Torino) e secondo la quale per disposizione ministeriale gli uffici: postale, telegrafico e quello per i servizi a denaro, fun-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

zionanti in quella città, verrebbero dal 1° luglio 1967 unificati in unica gestione di « ufficio locale di gruppo A » con riduzione di orario per il servizio telegrafico che rimarrebbe chiuso nei giorni festivi.

L'inatteso provvedimento ha suscitato le generali proteste della cittadinanza e delle autorità locali perché in contrasto con lo sviluppo sempre crescente delle attività commerciali, industriali ed economiche di quell'importante centro.

L'interrogante chiede perciò se, in considerazione delle riconosciute maggiori esigenze di quel comune, non ritenga revocare il provvedimento e disporre anzi la trasformazione in ufficio principale. (22660)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali ostacoli si frappongono alla definizione della pratica di pensione indiretta nuova guerra — che interessa la signora Delle Rose Antonietta vedova di Zappatore Luigi — posizione 626170/8.

Risulta che accertamenti furono disposti ed eseguiti verso la fine del 1965, ma da quell'epoca ad oggi, malgrado i numerosi solleciti, non risulta essere stata data alcuna definizione a questa annosa pratica. (22661)

SPADOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se in relazione alla proposta di legge di iniziativa dell'interrogante, presentata il 10 aprile 1967, per il prolungamento delle classi ad ordinamento speciale presso gli Istituti professionali per il commercio, se in relazione alla posizione assunta dal Ministero della pubblica istruzione circa la opportunità di istituire ancora classi speciali, e considerando l'impegno assunto dinanzi ad associazioni sindacali e di categoria dal Sottosegretario Romita di concedere in gestione le classi IV e V di istituto tecnico aziendale a quelli professionali per il commercio nelle cui sedi non sia stata già istituita la sezione di istituto tecnico di questo nuovo tipo, non ritenga urgente emettere un decreto che ponga in atto l'impegno del Sottosegretario, sia pure per singolo istituto, come avviene normalmente per i decreti istitutivi degli stessi istituti professionali.

In particolare si fa notare che l'Istituto professionale per il commercio di Ragusa, primo ad essere istituito in Sicilia, meriterebbe pienamente questo riconoscimento per avere saputo fornire prove positive e veramente dignitose nella preparazione dei propri candidati delle classi speciali agli esami di Stato, come attestano i risultati ottenuti. (22662)

CAPUA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere lo stato degli studi per la definizione degli « Interventi straordinari per la Calabria », tenuto conto che i suindicati interventi debbono conservare il loro carattere di aggiuntività e straordinarietà sia rispetto ai finanziamenti ordinari dei Ministeri, che in rapporto al Piano verde, alla legge sui fiumi, al Piano autostradale, al Piano ospedaliero, e a quello della scuola. (22663)

AMATUCCI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere quali siano le ragioni per le quali, nonostante le continue sollecitazioni fatte, non si sia provveduto fino ad oggi alla costruzione della strada rotabile Sisamo-Fortino (provincia di Salerno) nonostante le assicurazioni avute per il passato di comprendere detta opera nel programma di intervento della Cassa.

Per conoscere, altresì le ragioni per le quali, nonostante che il comune di Casaletto Spartano sia stato dichiarato depresso in quanto fa parte della zona Busentina, non si sia provveduto alla costruzione della strada rotabile Sisamo-Fortino che oltre a congiungere il capoluogo con la frazione Fortino, comporterebbe la valorizzazione del patrimonio boschivo della zona e faciliterebbe le comunicazioni del comune di Casaletto con la stazione ferroviaria e con il tribunale di Lagonegro. (22664)

PALAZZOLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a sua conoscenza che nel comune di Giuliana (Palermo) esiste un castello costruito da Federico II di Svevia che rischia di andare presto in completa rovina per mancanza assoluta di restauri; e quali urgenti provvedimenti intende adottare per salvare un edificio che rappresenta un patrimonio artistico e storico impareggiabile. (22665)

DE LORENZO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza che il centro abitato denominato contrada Paperino di Vairano Scalo in provincia di Caserta, ove sorgono industrie e laboratori artigiani importanti per la vita del comune di Vairano, è tuttora sprovvisto di

collegamento telefonico nonostante che tale zona sia toccata dai cavi telefonici.

Per conoscere poi se il Ministro intenda impartire opportune disposizioni al fine di far collegare il suddetto centro abitato telefonicamente con il centralino di Vairano onde evitare il disagio attualmente esistente e dovuto al fatto che la distanza tra la contrada Pape-rino e Vairano Scalo è di oltre chilometri 2. (22666)

FODERARO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per il completamento dei lavori di costruzione della rete elettrica nelle contrade Ceradonna, Aria dei Santi e Cozzo di Gatto in agro di Rossano (Cosenza).

La ultimazione dei lavori è vivamente attesa dai numerosi abitanti della zona in quanto consentirà loro di ottenere dall'ente erogatore i vari allacciamenti nelle abitazioni private. (22667)

FODERARO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare in via d'urgenza per la realizzazione del nuovo acquedotto nel comune di Galatro (Reggio Calabria), ove le vecchie condutture idriche sono in uno stato talmente deteriorato da provocare pericolose infiltrazioni, con grave pericolo di inquinamento dell'acqua potabile. (22668)

ARMAROLI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se è a conoscenza delle disposizioni dell'ENEL tendenti ad attuare, a partire dal 1° luglio 1967, le esazioni delle bollette della energia elettrica trimestrali, anziché bimestrali come è in atto.

L'interrogante fa presente il disagio che con tale decisione si viene a determinare nella stragrande maggioranza delle famiglie che vivono con modesti redditi di lavoro, anche perché, in coincidenza col pagamento di altre bollette, come ad esempio l'onere per il gas o rate di tasse, si verrebbe a determinare un notevole ammontare.

Inoltre, con un tale provvedimento, si minaccia il licenziamento di un numero di contrattisti che hanno la mansione di lettristi ed esattori nelle zone di montagna. Infine, l'interrogante chiede se, pur salvaguardando il più confacente riordinamento del sistema

che tende ad esemplificare le mansioni dei lettristi, non ritenga doveroso intervenire allo scopo di far considerare le esigenze obiettive della economia familiare dei molti utenti dell'ENEL. (22669)

SANTI. — *Ai Ministri dell'interno, dei trasporti e aviazione civile e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se, di fronte ai recenti incidenti avvenuti in occasione di corse automobilistiche e che sono costati la vita a valorosi piloti italiani e stranieri e che hanno procurato, inoltre, un morto e molti feriti tra il pubblico, intendano compiere accurate indagini sulle cause reali degli incidenti stessi e prendere le misure necessarie, anche le più severe, affinché le gare sportive non si traducano, con l'attuale crescente potenza dei motori, in una corsa al massacro degli sportivi e degli spettatori. (22670)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se corrisponde al vero la notizia che riguarda il porto d'armi, il cui rinnovo si deve attendere oltre due mesi, rimanendo così l'interessato nell'impossibilità di avere a disposizione un'arma di difesa per tale periodo, in quanto le disposizioni vigenti vietano categoricamente l'uso dell'arma con l'autorizzazione scaduta, anche se è stata regolarmente presentata la domanda per il rinnovo e pagata la relativa tassa.

« Per ottenere il rinnovo del porto d'armi le disposizioni prevedono la domanda in bollo, diretta al questore, con allegata l'autorizzazione scaduta e la ricevuta del versamento di lire 10.000. La domanda va presentata al commissariato di giurisdizione, dove, se lo interessato è sconosciuto, si procede a nuovi accertamenti prima di trasmettere la domanda stessa alla questura con il relativo parere. La questura, quindi, se nulla osta, rimette al commissariato competente la nuova licenza, e questi invita il richiedente a presentarsi per il ritiro oppure per apprendere che il rinnovo gli è stato negato. In quest'ultimo caso l'interessato deve presentare nuova domanda, sempre in bollo, per il rimborso della tassa di lire 10.000, rimborso che avviene dopo circa due anni.

« In caso positivo il richiedente deve attendere dai due ai tre mesi per ottenere il rinnovo del porto d'armi, sul quale si legge, come epoca di rilascio, una data antecedente a quella del ritiro, di modo che la tassa di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GIUGNO 1967

lire 10.000 intesa, teoricamente per un anno, in pratica si riduce a nove o dieci mesi circa.

« L'interrogante chiede se era possibile semplificare la procedura oppure concedere una autorizzazione provvisoria all'interessato all'atto della presentazione della domanda di rinnovo, come si fa per le licenze di caccia e per il rinnovo del libretto di circolazione per le automobili.

(6069)

« TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, circa le disposizioni impartite con la circolare n. 7620/AV in data 14 marzo 1967 del Ministero della difesa, Segretariato generale, relativo al rilascio degli alloggi demaniali e INCIS-Militari.

« In particolare l'interrogante gradirebbe conoscere: i motivi delle disposizioni ed il numero degli alloggi che dovrebbero rendersi liberi con l'applicazione della predetta circolare (e quindi il numero delle famiglie che

verrebbero a trovarsi in gravissima difficoltà).

« L'interrogante chiede infine di sapere se tale circolare annulla o meno le proroghe precedentemente concesse alle famiglie occupanti gli alloggi dai Comandi militari territoriali, e se — di fronte alla delicatezza e gravità del problema e secondo assicurazioni precedentemente date — il Governo non intenda prendere o sollecitare positivi provvedimenti in favore delle famiglie di dipendenti del Ministero della difesa, che anche nel futuro potrebbero venire a trovarsi colpite dall'obbligatorio abbandono della casa di abitazione, senza in pratica aver avuto la possibilità di provvedere in qualche modo e con qualche facilitazione a procurarsi la disponibilità sicura e continua di un alloggio familiare.

(6070)

« GREGGI ».