

769.

SEDUTA DI VENERDÌ 1° DICEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo	41153	BRANDI, Relatore	41164, 41171
Disegni di legge (Deferimento a Commissione)	41173	CANTALUPO	41168
Disegno di legge (Discussione):		CROCCO	41155
Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente il finanziamento per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (4522)	41155	MASCHIELLA	41160
PRESIDENTE	41155	PIGNI	41166
ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	41172	Proposte di legge (Annunzio)	41153
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	41173
		Interrogazioni (Svolgimento):	
		PRESIDENTE	41153
		BRACCESI, Sottosegretario di Stato per il tesoro	41153
		NICOLETTO	41154
		Ordine del giorno della prossima seduta	41173

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Vittorio Galluzzi.

(È concesso).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

COTTONE e GIOMO: « Modifiche all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1964, n. 655, recante " norme concernenti la disciplina delle assegnazioni degli alloggi economici e popolari " » (4623);

VERONESI ed altri: « Nuove norme relative all'avanzamento del personale in servizio presso la direzione generale dell'aviazione civile nel ruolo degli esperti della circolazione aerea e dell'assistenza al volo » (4624);

CAPPUGI ed altri: « Modifiche alla legge 29 settembre 1967, n. 946, concernente " Immissione dei diplomati e laureati ciechi a taluni concorsi a cattedre ed immissione degli insegnanti ciechi abilitati nei ruoli della scuola media " » (4625);

GAGLIARDI ed altri: « Integrazione delle disposizioni concernenti l'avanzamento degli ufficiali della guardia di finanza » (4626);

SCALIA ed altri: « Istituzione dei provveditori al lavoro e del servizio contabilità del Ministero del lavoro e della previdenza sociale » (4627);

CENGARLE ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 18 febbraio 1963, n. 81, riguardante l'azienda di Stato per i servizi telefonici » (4628).

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

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Nicoletto, Raffaelli, Soliano, Matarrese, Minio e Bigi, al ministro del tesoro, « per essere informati sul grave fatto di sangue avvenuto il 30 ottobre presso la Commissione medica superiore in via Stamperia (direzioni generali pensioni di guerra) » (6642).

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

BRACCESI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il grave fatto di sangue al quale si riferiscono gli onorevoli interroganti e che ha vivamente turbato l'opinione pubblica è avvenuto, come è noto, nei locali della direzione generale delle pensioni di guerra in via della Stamperia. In proposito si fa presente che verso le ore 9,30 del 30 ottobre scorso, il signor Giuseppe Calabretta, residente in Randazzo (Catania), si è introdotto, passando dalla sala d'attesa dell'ufficio centrale informazioni, nell'anticamera della commissione medica superiore, ubicata al piano terra, e ha ferito alle spalle, con un colpo di pistola sparato da distanza ravvicinata, il colonnello medico della riserva dottor Giovanni Fuccio, che presta servizio in seno al predetto superiore collegio medico in qualità di relatore.

Subito arrestato, il Calabretta è stato successivamente condotto presso il nucleo operativo del gruppo interno dei carabinieri di Roma, in piazza San Lorenzo in Lucina.

Nel contempo, il colonnello Fuccio, dopo le prime necessarie cure prestategli dai colleghi della stessa commissione medica superiore, è stato trasportato all'ospedale di San Giovanni, dove gli veniva riscontrata una ferita d'arma da fuoco alla regione dorsale sinistra con ritenzione di proiettile in corrispondenza della scapola destra.

Con l'occasione, esprimo al colonnello Fuccio i migliori auguri di una sollecita e completa guarigione e di un prossimo ritorno al suo posto di lavoro.

Per quanto riguarda la pratica di pensione di guerra relativa al Calabretta, si comunica che al predetto, con decreto ministeriale del 3 novembre 1958, venne liquidata una inden-

nità *una tantum*, pari a due annualità dell'ottava categoria, a decorrere dal 1° aprile 1951 per « lievi note di gastrite e colite spastica ». Ciò a seguito di decisione della Corte dei conti che ebbe a riconoscere la dipendenza da cause di servizio di guerra delle cennate infermità.

Con successivi decreti ministeriali del 24 marzo 1960 e dell'11 settembre 1963, al medesimo venne negato il diritto ad ulteriore trattamento economico per causa di guerra, non essendo stato riscontrato un aggravamento delle infermità già indennizzate.

In base a nuova istanza prodotta il 16 maggio 1964, il Calabretta fu sottoposto ad accertamenti sanitari presso la competente commissione medica per le pensioni di guerra e sul relativo parere venne sentita la commissione medica superiore. Tale commissione espresse l'avviso che le infermità già riscontrate all'interessato (come innanzi detto, si trattava di lievi note di gastrite e colite spastica) non avessero subito alcun aggravamento rispetto ai precedenti accertamenti sanitari e che la nuova malattia riscontrata (duodenite ulcerosa) non fosse collegata con l'affezione già indennizzata, né dipendente da causa di servizio di guerra.

Successivamente, a seguito di deliberazione del comitato di liquidazione, la commissione medica superiore, in data 30 aprile 1966, sottopose il Calabretta ad accertamenti sanitari diretti e, nella seduta del 18 giugno 1966, ebbe a confermare il precedente giudizio.

Ciò stante, nei riguardi del sopra nominato è stato emesso decreto ministeriale negativo in data 23 maggio 1967, notificato allo stesso, tramite il comune di residenza, il 16 agosto successivo.

E da presumere che per tale motivo l'interessato sia venuto a Roma armato di pistola con l'intento di sparare, per protesta, contro uno dei sanitari della commissione medica superiore presso la quale aveva, come già detto, subito visita medico-legale che ha dato poi luogo al provvedimento di diniego innanzi cennato.

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

NICOLETTO. Dalla breve cronistoria che ci ha fatto l'onorevole sottosegretario, appare in tutta la sua evidenza, indipendentemente dai colpi sparati in via della Stamperia, nella sede della direzione generale delle pensioni di guerra, la tragedia « all'italiana » delle pensioni di guerra.

Ella, onorevole sottosegretario, ha detto che con decreto del 3 novembre 1958 è stata concessa all'interessato una indennità *una tantum* pari a due annualità a datare dal 1° aprile 1951, il che significa che la relativa domanda era stata presentata al principio del 1951, e cioè che sono stati necessari sette anni per concedere una indennità estremamente modesta. Se quel soldato avesse ritardato di due giorni il rientro sarebbe divenuto un disertore e un nemico della patria. Lo Stato italiano, invece, può permettersi di disattendere la sua domanda per sette anni. Il soldato ha poi presentato domanda per il riconoscimento dell'aggravamento della malattia che è stata respinta, così come una seconda ed una terza domanda della stessa natura: gli si sono così chiuse tutte le porte. Ma qual è stata la vicenda della terza domanda? Ella, onorevole sottosegretario, è stato reticente in proposito nella sua risposta: non ha detto, ad esempio, che al Calabretta era stata assegnata dalla commissione medica periferica la sesta categoria per aggravamento, cioè che la commissione periferica aveva riconosciuto il diritto del Calabretta. Ma vediamo il comportamento della commissione medica superiore: essa non ha riconosciuto l'aggravamento, senza neppure chiamare l'interessato per la visita. Su questa procedura il comitato di liquidazione, cui la pratica era successivamente pervenuta, non si è trovato d'accordo dichiarando che la commissione medica doveva chiamare il Calabretta a visita diretta per accertare se aveva diritto o no alla sesta categoria. A questo punto la commissione medica superiore ha convocato il Calabretta per la visita, ma le è stato facile non rimangiarsi il precedente parere negativo circa l'aggravamento. Se si trattava di una colite spastica, ora si parla di distonia del colon: si trova subito la parola per negare il diritto. Nel caso specifico, mentre prima si era diagnosticata una gastroduodenite, adesso la commissione medica superiore parla di duodenite ulcerosa. Io non sono medico, ma sia nella gastroduodenite, sia nella duodenite ulcerosa, la duodenite è presente.

Se ella ricorda, onorevole sottosegretario, in questa breve storia è riassunta la discussione che qui facemmo nel novembre 1966 quando io denunciavo il fatto che mentre — e nonostante certe nuove difficoltà — le commissioni mediche periferiche cercano di fare il loro dovere, la commissione medica superiore rifiuta di riscontrare qualsiasi aggravamento, illegalmente, fiscalmente. Quando il comitato interviene per difendere la legge,

la commissione medica dal punto di vista tecnico riesce sempre ad eluderla.

Questa tragedia può ben essere definita « all'italiana ». Perché mi dica, signor sottosegretario, in quale altro paese del mondo a 22 anni dalla fine della guerra è ancora così vivo il problema delle pensioni di guerra come nel nostro, dove vi sono ancora 200 mila e più ricorsi alla Corte dei conti (si tratta sempre di pensioni di guerra, anche se in forma indiretta)? E quando noi chiediamo conto di questa situazione in Parlamento, ci viene a rispondere sorridente, scherzoso, il ministro Preti, il quale ci dice che nel 1997 sarà ultimata l'attribuzione delle pensioni di guerra! Ma si rende conto del cinismo del suo atteggiamento di fronte al Parlamento e di fronte al paese? Quindi, solo nel 1997, a cinquanta anni dalla fine della guerra, il Governo italiano — voi allora non ci sarete più, ci saranno i vostri continuatori — porterà a termine il sacro dovere di attribuire a chi ha bene meritato della patria una modesta pensione, sempre che ciò si faccia veramente e che, nel frattempo, gli aventi diritto non siano tutti morti. Non le dice niente, signor sottosegretario, il fatto che il 4 novembre l'associazione mutilati ed invalidi di guerra e tutti i mutilati di guerra abbiano disertato le manifestazioni celebrative?

Esiste uno stato di insoddisfazione, si è creato uno stato di esasperazione da parte dei mutilati e invalidi di guerra per il fiscalismo della commissione medica superiore. Che cosa avete fatto voi di fronte a questo fiscalismo?

A lei, come rappresentante del Governo responsabile delle pensioni di guerra, il 17 ottobre 1966, in questa Camera, io denunciavo (cito dal *Resoconto sommario*) che « le aperte violazioni di legge compiute dalla commissione medica superiore sono tali... da richiedere l'intervento dell'autorità giudiziaria » e citavo il fatto tipico di quel generale della commissione medica superiore che, in mia presenza, ad un relatore medico che gli diceva di un caso in cui risultavano una tubercolosi ed una ferita lieve, quest'ultima guarita e quella verosimilmente dipendente da causa di servizio, rispondeva che desse 5 anni di indennità tabellare *B* per la ferita e negasse la tubercolosi. Signor sottosegretario, io le chiesi allora se ella voleva chiamare tre o quattro deputati nel suo ufficio per esaminare alcuni casi, per vedere come stavano le cose, trattandosi di questioni addirittura di competenza della magistratura.

Che cosa avete fatto voi? E vero, onorevole Braccisi: il suo predecessore, l'onorevo-

le Cappugi ed ella stesso sono venuti qui a dirci: sì, c'era un certo fiscalismo da parte della commissione medica superiore e siamo intervenuti per modificare le cose. Ma il problema non è questo: qui non si tratta di fiscalismo, ma di rispetto della legge; i medici non devono riconoscere o negare una determinata categoria in base a una direttiva fiscale da parte del Governo, ma devono dare a chi ha dato tanto per il proprio paese quello che gli spetta.

Allora ci rendiamo conto della tragedia di un uomo di 59 anni, che ha fatto nove anni di guerra ed è distrutto fisicamente, a cui viene negata la pensione. Ella comprende, onorevole sottosegretario, che cosa vuol dire questo? Vuol dire che quell'uomo di 59 anni, fisicamente distrutto, non essendogli stata riconosciuta l'ottava categoria, non troverà più alcuno che gli dia lavoro; mentre il riconoscimento dell'ottava o della settima categoria avrebbe significato il diritto ad avere un posto, avrebbe voluto dire il pane assicurato e la garanzia di una vita dignitosa, per un uomo che ha dato nove anni della sua vita per il suo paese. Voi invece, contro la legge e contro ogni senso di umanità, gli avete negato questo; la guerra che egli ha fatto, guerra imposta da certi dirigenti del nostro paese, ha distrutto fisicamente quest'uomo: voi lo avete distrutto moralmente.

E vero: quell'uomo ha compiuto un atto inconsulto che noi condanniamo; ma dobbiamo renderci conto di questa realtà. E forse questo il solo caso che si verifica? E di fronte a questo atto inconsulto, di fronte a tutto quello che sta dietro ad esso, voi che cosa avete fatto?

Io devo riconoscere onestamente che se nella commissione medica superiore c'è un uomo di valore, di coraggio, di buon senso, che vuole che sia resa giustizia e ama gli invalidi di guerra, costui è proprio il colonnello Fuccio. E lo dico non perché sia stato lui il colpito, ma perché veramente egli si è sempre battuto nella commissione medica superiore perché fosse resa giustizia ai mutilati e invalidi di guerra. E il rincrescimento per quanto è avvenuto è di tutti indistintamente. Non vorrei qui ripetere certe parole che ho sentito dire, come queste: quel colpo doveva andare a chi ha firmato quella relazione medica!

Ma il grave, onorevole sottosegretario, è che, quando quell'uomo ha sparato, gli altri malati che erano presenti hanno detto: bisognerebbe sparare a tutti quelli della commissione medica superiore! Questo ella tro-

verà nei verbali dei carabinieri. Purtroppo è rimasto colpito proprio chi difendeva i mutilati e gl'invalidi di guerra.

La commissione medica superiore, nel suo complesso, ha anche gravi responsabilità per il passato, responsabilità che oggi si cerca di attenuare.

Quale la conseguenza che voi avete tratto da tutto questo? Non voglio dire chi sia il medico che ha firmato quella relazione medica; voi lo sapete. Quali provvedimenti avete preso? Risulta effettivamente che si comporta sempre così e non soltanto per cattiveria d'animo, ma perché certe disposizioni in materia sono sempre più rigide. Dunque, quali provvedimenti avete preso o intendete prendere?

Rammento che 13 anni fa, nel 1954, vi fu una discussione in questa Camera nel corso della quale il Presidente di questa nostra seduta intervenne (trattandosi delle pensioni di guerra) in difesa dell'allora sottosegretario Preti. A quell'epoca vi furono ben quattro mozioni sul problema delle pensioni di guerra, con le quali chiedevamo un radicale cambiamento, nel senso di rendere giustizia ai mutilati e agli invalidi di guerra. Nel 1954, ed ancora un anno fa e tutti gli anni, si può dire, ho sempre sparato a zero sulla commissione medica superiore, ma non sono mai riuscito a far sì che essa diventasse un organo dello Stato italiano rispettoso della legge. Debbo domandarmi allora: la colpa è degli uomini che tale commissione compongono o è delle direttive che a quegli uomini sono state impartite?

Ricordo ancora che nel 1954 l'allora sottosegretario Preti, con una sua lettera, invitava il direttore generale a richiamare l'attenzione della commissione medica superiore sulla esigenza di declassare e di negare. E dal 1954 ad oggi qualcosa è cambiato. A quell'epoca io stesso feci presente che sarebbero occorse decine di anni per cambiare tutto quello che di sbagliato e di infame era stato compiuto durante gli anni 1954-55.

Noi continuiamo oggi e continueremo sempre la nostra battaglia in difesa dei diritti dei mutilati e degli invalidi di guerra. Per questi motivi non posso dichiararmi assolutamente soddisfatto della risposta data dal Governo alla nostra interrogazione. Quanto è accaduto è stato prospettato come un semplice fatto di cronaca mentre, in realtà, rappresenta una terribile tragedia, tragedia che dura ormai da troppo tempo e che ha colpito milioni di italiani.

Chiudo questo mio intervento, ricordando che domani si apre il congresso nazionale dei

mutilati e degli invalidi di guerra. Vorrei che fosse inviato un cordiale e caloroso augurio di buon lavoro e che si assumesse l'impegno, almeno da parte nostra, di continuare a difendere i loro sacrosanti diritti, diritti che a loro spettano per i sacrifici che hanno compiuto per il nostro paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'interrogazione dell'onorevole Greggi (6172) è rinviata per accordo intervenuto tra l'interrogante e il Governo.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente il finanziamento per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (4522).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente il finanziamento per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale " Leonardo da Vinci " di Roma-Fiumicino.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

CROCCO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la conversione in legge del decreto-legge che stanziava 35 miliardi per la costruzione della terza pista e di altre opere necessarie al completamento — o meglio all'adeguamento — dell'aeroporto " Leonardo da Vinci ", mentre da un lato mi offre motivo di compiacimento, in quanto costituisce un intervento, sia pure sporadico, sia pure — direi — eccezionale a favore di un'opera fondamentale per l'aviazione civile, nello stesso tempo non può non offrirmi spunti per una critica che credo motivata.

La prima critica deriva proprio dal modo con cui questo provvedimento è stato presentato alle Camere, vale a dire nella forma del decreto-legge, il che significa in definitiva che ancora una volta il Governo è stato preso in contropiede, ossia che gli avvenimenti in materia aeronautica sono stati molto più rapidi delle previsioni governative e della capacità di decisione della classe politica. Ciò significa che si è dovuto decidere frettolosamente un intervento, del quale poi criticheremo anche in particolare il contenuto; in-

tervento che oltre a tradire l'improvvisa ma prevedibile necessità di fronte alla quale ci si è trovati, rivela il persistente carattere di episodicità degli interventi in materia aeronautica. Si tratta infatti, ancora una volta, di un provvedimento episodico che, sì, è vero, risolve o per lo meno consente di risolvere parzialmente un problema che in caso diverso assumerebbe aspetti drammatici, ma non risolve i problemi di fondo.

È da anni che da parte di alcuni appassionati esperti in materia ed anche da parte di autorevoli rappresentanti delle Camere viene rappresentata al Governo la necessità di esprimere una politica aeronautica, sia pure coordinata e inserita in una organica politica dei trasporti. Si può dire che nemmeno nel piano quinquennale il problema delle infrastrutture aeronautiche e della politica aeronautica in genere sia stato inquadrato nella giusta luce e nella dimensione nella quale ormai le previsioni più attendibili pongono l'importanza e lo sviluppo del trasporto aereo e dell'aviazione civile in generale dal punto di vista economico e sociale. E dire che si tratta di previsioni comuni sulla stampa, previsioni ormai di dominio giornalistico, convalidate da autorevoli organi di studio e di ricerca, quali l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e altri centri internazionali di studio in materia. Nel giro di sei o sette anni il traffico aereo in Italia sarà quadruplicato. Parlo del movimento di velivoli e del movimento di passeggeri. Probabilmente avremo anche un *boom* del traffico merci in campo aereo, che porrà problemi nuovi che avranno riflessi sostanziali nella funzione, nella struttura e negli impianti degli aeroporti, tanto da far prevedere addirittura — come accade in tutti i sistemi di trasporto che hanno raggiunto un grado di maturità — la creazione di aeroporti specializzati e separati dagli aeroporti destinati al traffico passeggeri.

La previsione, secondo la quale il traffico aereo nel 1975 sarà quadruplicato, è certamente attendibile, ma direi che è anche moderata: sulla base degli elementi a disposizione si può ragionevolmente prevedere uno sviluppo ancora maggiore delle quantità e delle qualità del traffico.

Queste vertiginose previsioni pongono almeno due serie di problemi, di fronte ai quali si rivela ancora più evidente l'episodicità del provvedimento che noi oggi dobbiamo convertire in legge.

Anzitutto non si tratta certamente di un problema soltanto locale o romano. Il pro-

blema degli aeroporti è un problema nazionale. Non si può pensare di risolverlo con uno stanziamento di 35 miliardi per l'aeroporto di Roma ignorando che analoghe necessità esistono per gli aeroporti di Milano, Genova, Torino, Venezia, Napoli, Palermo, Cagliari. Tutti questi aeroporti presentano un gran numero di problemi analoghi anche se le dimensioni, in qualche modo, cambiano. Prima di tutto la necessità di adeguare la ricettività degli aeroporti in rapporto all'aumento del traffico e quindi del movimento dei velivoli, di adeguare cioè la capacità ricettiva delle piste nonché delle aerostazioni e delle altre strutture che consentono il cosiddetto *handling* (manipolazione) del traffico passeggeri e merci.

Da questo punto di vista lo stanziamento di 35 miliardi appare veramente insufficiente anche se costituisce un atto di omaggio, per così dire, al maggiore aeroporto nazionale, che regge da solo gran parte dell'intero traffico proveniente dall'Italia o destinato all'Italia, atto di omaggio che in una prospettiva organica non risolve però, se non in piccola parte, il problema nazionale. Tanto è vero che i dirigenti, ad esempio, della Società esercizio aeroportuale di Milano si stanno febbrilmente preoccupando dello stesso problema che noi contiamo in parte di risolvere per Roma con l'intervento previsto dal decreto-legge n. 969. Dobbiamo considerare, per altro, che l'aeroporto di Milano come quelli di Torino, di Venezia e di Genova sono stati avulsi dalla gestione diretta dello Stato. Questi aeroporti sono stati infatti affidati a gestioni locali, o sotto forma di società per azioni, come l'aeroporto di Milano, sia pure con il controllo del comune che ne è il principale se non l'esclusivo azionista, o sotto forma di consorzio pubblico, come l'aeroporto di Genova o, infine, sotto forma di provveditorato, come l'aeroporto di Venezia. I gestori di questi aeroporti nutrono molte preoccupazioni, ed essendo titolari di una concessione di esercizio per trent'anni, auspicano il raddoppio della concessione stessa, che dovrebbe essere quindi portata a sessant'anni per poter consentire lo ammortamento di nuovi investimenti. Senonché sessanta anni, nel mondo e soprattutto in relazione ai problemi dell'aeronautica, costituiscono qualcosa che assomiglia all'eternità. Di fronte a grossi problemi quali sono questi, non è logico a nostro avviso pensare di cristallizzare, attraverso leggi speciali, gli attuali sistemi di gestione portando a sessanta anni la durata delle relative concessioni. La soluzione di questi problemi non può essere

affidata ad espedienti giuridici di questo tipo, ma soltanto ad una vera ed efficace politica degli aeroporti.

Dopo avere sfiorato i temi di carattere generale sollevati dal provvedimento in esame, mi si consenta di esaminare in maniera più particolare la situazione speciale dell'aeroporto di Roma. L'aeroporto di Roma sostanzialmente sopporta quasi tutto il traffico aereo attuale con due piste e una aerostazione che non esito a definire errata nella sua progettazione ed impostazione e che, oltretutto, si rivela assolutamente insufficiente di fronte alle previsioni che è logico fare nel momento attuale. Queste previsioni devono naturalmente anche essere messe in relazione alle innovazioni tecniche ormai imminenti nel settore dei trasporti aerei. Non parlo soltanto del prossimo avvento degli aerei supersonici e della prossima entrata in servizio di aeromobili giganti, i cosiddetti *jumbo jets*, la cui capacità si potrà aggirare da 400 a 600 passeggeri, pari al quantitativo di passeggeri trasportati da un intero convoglio ferroviario. Sarà anche maturata, secondo le previsioni verosimili di importanti organismi tecnici internazionali, la tecnica del volo verticale; con la possibilità quindi di destinare, a completamento del sistema complessivo di trasporto aereo, questi velivoli a trasporti di carattere marginale o periferico o capillare, che potranno eccitare quella parte della domanda che attualmente si rivolge ad altri sistemi di trasporto.

E una previsione che si realizzerà non oltre i prossimi 10 anni. Nel campo del trasporto aereo la domanda è ancora in gran parte latente: si va verso il traffico aereo di massa, verso l'abbassamento sensibile dei costi dei trasporti, con la conseguenza che la domanda specifica di trasporto aereo tenderà ad avere un tasso di incremento sempre più elevato.

Con il provvedimento al nostro esame, possiamo ritenere che vengano realmente soddisfatte le esigenze di traffico aereo di una città come Roma? La risposta non può non essere negativa. La costruzione di una nuova aerostazione e di una terza pista non risolverà, se non in minima parte, le esigenze, possiamo dire, di un immediato futuro.

È stato detto in varie riunioni, in tavole rotonde e in riunioni accademiche, che ormai il problema della infrastruttura aeroportuale delle grandi città è da affidare alla creazione di un sistema aeroportuale e non a un solo aeroporto.

Tutte le grandi città oggi posseggono un sistema aeroportuale: Londra ha tre aeropor-

ti con sette piste, New York quattro aeroporti con nove piste, Parigi tre aeroporti con cinque piste, Francoforte, dove sorge uno degli aeroporti a grande traffico europeo, è press'a poco nella situazione di Roma, ma con un traffico sensibilmente inferiore. Se pensiamo che l'aeroporto "Leonardo da Vinci" ha un movimento annuale di circa 100 mila aeromobili e che questa cifra probabilmente si quadruplicherà nel giro di 6-7 anni, è chiaro che in questo intervallo di tempo si dovrà aver preparato un sistema aeroportuale che abbia almeno le caratteristiche attuali degli aeroporti di Londra, che ha un movimento annuale di passeggeri poco più che doppio di quello attuale di Roma.

Appare quindi necessario impostare fin da ora il problema in termini concreti, cercando una soluzione alternativa nella previsione di un secondo grande aeroporto. Mi rendo conto che, con le difficoltà che vengono continuamente frapposte ad ogni intervento finanziario di carattere aeronautico, non è possibile pensare immediatamente alla realizzazione di un secondo aeroporto, ma credo sia opportuno iniziare almeno le ricerche per la individuazione di una seconda grande area da vincolare immediatamente, non vicinissima alla città e tale da assicurare, per il prossimo futuro, la simultanea alternativa all'aeroporto "Leonardo da Vinci". Occorre farlo, a mio giudizio, fin da ora, per non pregiudicare le possibilità future di costruire su di un'area oggi utilizzabile, ma che domani potrebbe essere compromessa da costruzioni o da altri usi, imponendo quindi allo Stato oneri e spese sensibilmente maggiori.

Una seconda esigenza è quella di dirottare almeno una parte del traffico nazionale sull'aeroporto di Ciampino, che deve essere restituito alla sua destinazione naturale. Lo aeroporto di Ciampino è sorto nelle vicinanze di Roma proprio per essere posto al servizio di questa città, e non per impieghi militari, che, visti nel quadro di una difesa di Roma imperniata sull'aeroporto di Ciampino, appaiono addirittura umoristici.

Infine è necessario prevedere, non così vagamente come nel piano regolatore, un complesso di aree di modeste dimensioni per la costruzione di eliporti, da servire all'impiego degli aeromobili ad involo verticale, la cui entrata in servizio, ricca di prospettive, è tutt'altro che lontana.

Ho detto tutto questo con grossolana sommarietà e non approfondisco gli argomenti, che pur meriterebbero ben altra discussione e ben altro impegno.

Altri problemi si innestano a questi principali e che sono conseguenti alla conversione in legge di questo decreto-legge. Il primo si riferisce alla gestione dell'aeroporto "Leonardo da Vinci". Lo Stato continua a spendere miliardi su miliardi - 45 sono stati già impegnati e 35 vengono impegnati con questo provvedimento -, ma ancora non si sa in quale forma l'aeroporto sia gestito.

Ciò è fuori della legge, dell'economia, di tutto. Infatti, non è un'azienda pubblica, non è un consorzio, non è un'impresa privata; potrebbe essere configurata come una gestione statale diretta, ma non esistono norme che regolino i modi e le forme di questo tipo di gestione. Sarebbe quindi tempo che anche questo tema fosse affrontato, perché, oltre tutto, è stato dimostrato che l'aeroporto di Fiumicino ha capacità di reddito tali da compensare, esso solo, specie nelle prospettive future, la passività di tutta la rete aeroportuale italiana.

Se questo è vero - ed è vero -, è chiaro che non potremo mai enucleare dall'economia dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" queste somme, perché scompariranno in una grigia confusione contabile, nella quale è quasi impossibile mettere gli occhi.

Non è qui il caso di anticipare quale potrebbe essere la forma di gestione. Si potrebbe scegliere l'azienda pubblica ovvero a gestione pubblica, come si potrebbe anche studiare una forma di gestione « irizzata ». È un problema che non intendo, in questa sede e nella brevità imposta dalla discussione di questo provvedimento, impostare né tanto meno risolvere.

Un altro problema che merita di essere sollevato in questa occasione riguarda l'adeguamento del controllo del traffico aereo e dell'assistenza al volo ai nuovi futuri tipi di aerei e alle loro nuove velocità di traslazione, che porranno problemi enormi nei sistemi di controllo del traffico e nel funzionamento dei relativi servizi. Non basta, infatti, avere la terza pista per ospitare i supersonici, quando poi non sapremo come controllare il loro volo nelle aerovie. Anche con i sistemi attuali e con gli aerei subsonici, questo problema è già complessissimo e si è appena raggiunto un soddisfacente livello di perfezionamento della rete di controllo del traffico aeroportuale attualmente affidata all'aviazione militare. Il problema diventerà drammatico quando entreranno in linea i supersonici.

Si porrà inevitabilmente il problema di esaminare se convenga sdoppiare il servizio di controllo del traffico aereo, preveden-

do, cioè, un servizio di controllo del traffico aereo di carattere civile distinto da quello militare.

Vi è infine un altro grave problema. Con l'intervento previsto si vuole accrescere la capacità ricettiva dell'aeroporto, per metterlo in condizione di far fronte all'imbarco e allo sbarco nelle ore di punta di decine di migliaia di passeggeri. Tra soli due anni entreranno in servizio i nuovi aerei, i *Boeing 747*, già acquistati dall'Alitalia, che avranno una capacità di 350 passeggeri. Tra 4-6 anni avremo in linea i grossi aerei, i *Jumbo*, dalla capacità di 400-500 passeggeri.

Non vi è, quindi, soltanto un problema di ricettività, ma anche un problema di servizi. Bisogna migliorare i servizi di Stato, doganali, sanitari, di controllo di polizia. È, infatti, impossibile, considerata la lentezza propria di questi servizi e le loro attuali caratteristiche di funzionamento, che essi possano far fronte ad un movimento così vertiginoso di passeggeri in entrata e in uscita. Avremo, quindi, un aeroporto che si sarà faticosamente adattato ad una maggiore ricettività, nel quale tuttavia si verificherà ugualmente l'imbottigliamento del traffico, perché la burocrazia non avrà previsto in tempo i necessari provvedimenti da adottare per accelerare o trasformare i servizi doganali, di polizia e sanitari.

Il Governo deve mettere allo studio immediatamente questo problema e non domani, quando potrebbe essere troppo tardi.

Ultimo problema: quello relativo ai collegamenti, che implica una trasformazione totale dei sistemi in atto. Non è possibile pensare che 500 passeggeri possano essere trasportati in autopulman. Ne occorrerebbero 7-8, in carovana, per trasportare dall'*acroterminal* fino a Fiumicino un carico così notevole. Occorrerebbe pertanto pensare ad un trasporto su rotaia - ferrovia o metropolitana - una soluzione indubbiamente tra le migliori, che è già stata studiata dalla STEFER con un progetto che si presenta anche efficiente ed economico e che consentirebbe oltretutto lo smistamento del traffico, innestandolo nella rete metropolitana - quando verrà completata - con la possibilità di distribuirlo in tutti i centri sia di destinazione sia di origine del traffico di una grande città come Roma.

Dopo aver affrontato l'ampia tematica che nasce dalla esigenza di inserire il problema dell'aeroporto di Fiumicino nel quadro generale del futuro dei trasporti aerei del nostro paese, vorrei muovere alcune osservazio-

ni al contenuto del decreto, ed anzitutto al sistema di stanziamento. L'onere sarà ripartito negli anni finanziari dal 1967 al 1973, cosicché quando nel 1973, probabilmente, si dovrà iniziare la costruzione di un secondo aeroporto, si dovrà ancora pagare la terza pista dell'aeroporto di Fiumicino. L'iniziativa e l'economia pubbliche si muovono nel nostro paese con molto ritardo rispetto al progresso ed alla tecnologia aeronautiche, col rischio di creare pericolosi sfasamenti tra l'Italia e gli altri paesi.

Una seconda critica non può non rivolgersi all'articolo 2. La legge istitutiva dell'ispettorato dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti — legge che fu ritenuta quasi rivoluzionaria e che suscitò tenaci resistenze al distacco dell'aviazione civile dall'aviazione militare — prevedeva che la competenza in materia di costruzione di aeroporti fosse affidata esclusivamente all'organo tecnico appositamente creato, cioè all'ispettorato generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti. Con l'articolo 2 del decreto-legge in esame si è dovuta fare una espressa deroga (stabilendo che le opere saranno eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici) di cui non comprendo le ragioni. Non si potevano stanziare cinque miliardi annui sul bilancio del Ministero dei trasporti? Perché invece si è preferito il Ministero dei lavori pubblici? Quali maggiori titoli di carattere tecnico ha il Ministero dei lavori pubblici? Forse presso di esso esistono tecnici di aeroporto? Per quanto è a mia conoscenza, non ne esistono. Esistono senza dubbio valorosissimi ingegneri, ma senza una riconosciuta e speciale competenza in materia di aeroporti. L'aeroporto di Fiumicino, con le sue soluzioni discutibili e discusse, ne costituisce la conferma.

Si è creato come correttivo un ufficio speciale presso il genio civile (quali tecnici specializzati ne saranno i componenti?), con la rappresentanza di un funzionario tecnico dell'ispettorato generale dell'aviazione civile, che svolgerà la funzione della voce nel deserto. Ancora una volta l'aviazione civile non soltanto viene tenuta in condizione di minorità, ma non si vuole nemmeno riconoscerle l'autonomia di competenza tecnica (che dovrebbe essere quasi esclusiva) in questa materia. Si è dovuto infatti constatare che gli organici a suo tempo istituiti con la legge di approvazione del distacco dell'aviazione civile da quella militare non prevedevano sufficienti ruoli di impiegati tecnici e condizioni di trattamento economico tali da attirarli. Eppure è evidente che

si tratta di un settore dell'amministrazione che, come quello ferroviario, richiede tecnici altamente specializzati. Questo trasferimento di competenze, rispetto a quanto prevede la legge speciale, è da ascrivere esso pure a fiacchezza di volontà politica, perché non si è voluto o saputo affrontare il problema di fondo del personale dell'ispettorato dell'aviazione civile, mentre in definitiva un suo irrobustimento significherebbe un accrescimento del prestigio dello Stato in questo campo e la possibilità di una sua maggiore iniziativa per il ruolo preminente che esso deve svolgere.

La mancanza di una visione di questo genere, per miopi ragioni di economia, per non concedere qualche miliardo in più all'anno per l'effettuazione di concorsi e l'istituzione di uffici tecnici specializzati in questo nuovo settore dell'amministrazione, ha portato a questa conseguenza, che la legge appena fatta è stata disattesa nella prima fase di applicazione.

Non voglio ulteriormente tediare i colleghi. Sono comunque lieto di annunciare il voto favorevole mio e del mio gruppo a questo provvedimento. Aggiungo che il mio partito ha voluto essere all'avanguardia in questo settore, poiché nelle sue commissioni di studio il problema dell'aviazione civile è stato affrontato seriamente, ed è stato redatto un documento in cui tutto il problema dell'aviazione civile e delle costruzioni aeronautiche è stato posto all'attenzione e alla responsabilità del Governo. Non possiamo quindi che augurarci che questi sforzi trovino finalmente una risposta positiva.

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

MASCHIELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il mio intervento, nel corso del quale svolgerò anche i due emendamenti che abbiamo presentato, sarà soprattutto imperniato su alcune brevi considerazioni, data la collocazione veramente strana che questo dibattito ha avuto nei lavori parlamentari. Non è la prima volta che disegni di legge vengono discussi in un'Assemblea deserta e senza la presenza dei ministri (senza con questo voler offendere il senatore Angrisani, a cui anzi va riconosciuto il merito di essere presente). Non ogni giorno, però, sono in discussione disegni di legge che comportano una spesa di 35 miliardi. Questo è il punto. Facciamo le vergini offese ogni volta che si tratta di fare una spesa, ci atteggiamo a catoni, l'uno nei confronti dell'altro, richia-

mandoci all'esigenza di risparmiare, di essere rigorosi quando si tratta di spendere, e poi ci accingiamo ad investire 35 miliardi per un'opera sola, che per di più — come diceva l'oratore che mi ha preceduto — non sarà nemmeno completata con questa somma, senza che il ministro senta il dovere di essere presente al dibattito. Ma forse questo accade per quella confusione a cui accennava prima l'onorevole Crocco. Chi dovrebbe essere presente: il ministro dei trasporti, quello dei lavori pubblici o quello dell'interno? Ci troviamo cioè di fronte ad una serie di competenze mai chiaramente delimitate e specificate, che quindi non consentono neppure oggi la presenza di un ministro, perché ci sarebbe anche da discutere su chi debba essere presente.

Ho detto che farò solo delle brevi considerazioni. Volutamente non entrerò nel merito di alcuni grossi problemi che l'onorevole Crocco ha toccato: problemi relativi alla gestione, a tutta la sistemazione della rete degli aerotrasporti nel nostro paese, problemi relativi alla politica degli aerotrasporti e ai suoi riflessi sull'industria. Si tratta di questioni che meritano tutte una discussione a sé, questioni sulle quali, del resto, esiste già un larghissimo dibattito nel nostro paese. Voglio perciò limitarmi strettamente al tema. Anche se il mio intervento sarà breve, non posso fare a meno però, trattandosi di un argomento di questo genere, di tener conto di due punti di riferimento: i precedenti e il programma quinquennale economico.

Per quanto riguarda i precedenti, non abbiate paura, non ho alcuna intenzione di andare a rivangare tutto quello che si è detto e si è scritto su Fiumicino. Non mi sembra infatti opportuno, e sarebbe tra l'altro una cosa di cattivo gusto, rifare la storia di quel caso sul quale è stato scritto moltissimo e sul quale, più di una volta, si sono verificati scontri appassionati in quest'aula. Se però sarebbe fuor di luogo tornare su certi particolari, sarebbe altrettanto fuor di luogo discutere di questo argomento senza tener conto di alcuni punti fissi ai quali le discussioni precedenti pervennero. Mi riferisco sia alla discussione che seguì la presentazione della relazione della Commissione parlamentare di inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino (istituita con la legge 5 maggio 1961, n. 325, e presieduta dall'onorevole Bozzi), sia all'altra discussione che avvenne attorno al luglio 1962, quando si trattò di esaminare il disegno di legge che prevedeva la sanatoria di tutte le spese e di tutte le malefatte che erano state compiute in precedenza dai vari ministri che

si erano succeduti al Ministero dei lavori pubblici. Tener presente questi precedenti è non soltanto un dovere morale ma anche un preciso dovere politico, che la Camera si assunse con la votazione dell'ordine del giorno Russo Spena a conclusione, in data 19 gennaio 1962, del dibattito sulla relazione presentata dalla Commissione Bozzi. Quell'ordine del giorno diceva testualmente: « La Camera, preso atto delle risultanze della Commissione parlamentare di inchiesta sulla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino, approvate all'unanimità e udite le dichiarazioni del Governo, lo invita a perseguire gli obiettivi indicati dalla Camera, onde dare attuazione ai provvedimenti suggeriti dalla Commissione stessa nelle sue conclusioni ».

Era un ordine del giorno, come si vede, assolutamente blando, se si tiene conto delle questioni che erano emerse dalla relazione della Commissione di inchiesta. Ma pure era un ordine del giorno che vincolava il Governo a seguire le indicazioni della Commissione. E proprio a questo proposito il nostro gruppo, per bocca dell'onorevole Amendola, quando vi fu la discussione nella seduta del 27 luglio 1962 sulla sanatoria delle malefatte verificatesi in precedenza, si riferì a questo ordine del giorno per controllare se l'operato del Governo fosse in linea con le decisioni prese dalla Camera.

L'ordine del giorno diceva, dunque, tra l'altro: « invita il Governo a perseguire gli obiettivi indicati alla Camera, onde dare attuazione ai provvedimenti suggeriti dalla Commissione stessa nelle sue conclusioni ». Ma quali sono state le conclusioni alle quali giunse la Commissione d'inchiesta? La relazione della Commissione di inchiesta è composta di molte pagine, delle quali ci interessano solo le ultime due, e precisamente il punto 35, che contiene alcune considerazioni generali della Commissione, e il punto 36, che contiene le vere e proprie conclusioni.

Credo che sia opportuno ed istruttivo richiamare alcune di queste considerazioni e alcune delle conclusioni della Commissione di inchiesta. Al punto 35, lettera a), è detto: « Deve essere regola non suscettibile di eccezioni che le opere pubbliche straordinarie siano stabilite per legge, sulla base di un piano che ne preveda le dimensioni, i tempi di esecuzione, il costo globale e i modi di finanziamento; sicché il Parlamento possa essere messo in grado di esercitare il proprio controllo *ab initio* sul "se" dell'opera e anche sulle fondamentali linee della sua impostazione e del suo svolgimento ».

Mi sembra che difficilmente si potrebbe essere più drastici e più precisi nell'esprimere un'esigenza. Alla lettera e), si prosegue: « È necessario condurre a termine la riforma della legge di contabilità di Stato, in ordine alla quale sono state compiute da tempo indagini approfondite e formulate concrete proposte, la legislazione attuale rispondendo a sistemi di lavoro e ad attività superati dal ritmo della società moderna ». Questo veniva detto — ripeto — nel 1962.

Continua la relazione, alla lettera l): « L'uomo pubblico, soprattutto se ricopre o abbia ricoperto alte cariche dello Stato, ha il dovere di comportarsi in modo da evitare malevole interpretazioni o dicerie, usando cautela più rigorosa di quella propria di ogni altro cittadino. In linea di massima, affinché l'opera di direzione dell'uomo di Governo possa esplicarsi con la necessaria autorità e la maggiore indipendenza, è da suggerire l'opportunità che ministri e sottosegretari di Stato si astengano dal chiamare parenti a far parte dei gabinetti e delle segreterie; ed è necessario controllare » (questo interessa soprattutto!) « rigorosamente le qualità professionali e morali delle persone estranee all'amministrazione chiamate a collaborarvi, sia pure con rapporto non stabile, soprattutto negli uffici stampa: sul quale ultimo punto ebbe già a manifestare identico ammonimento la relazione della Commissione parlamentare di inchiesta sulla cosiddetta "anonima banchieri" ».

Ebbene, se riflettiamo un minuto, è facile rendersi conto come queste conclusioni non siano state tenute in alcun conto.

Per quanto riguarda il punto a), le conclusioni parlano di « stabilire per legge ». Ci troviamo invece a discutere della conversione di un decreto-legge. E perché? Questa legge dovrebbe essere fatta sulla base di un piano che preveda le dimensioni, le divisioni, e scenda nei particolari: qui non c'è nulla di tutto ciò. All'inizio del disegno di legge si dice: « per la sistemazione e il completamento delle infrastrutture », senza neppure indicare (come i disegni di legge tante volte fanno) più dettagliatamente quali siano queste infrastrutture.

Perché è stato presentato questo disegno di legge? A giustificazione del decreto-legge si sostenne che era necessario far presto. E allora le domando, onorevole sottosegretario: questo disegno di legge di conversione del decreto-legge, che è stato presentato nella seduta del 17 ottobre 1967, non poteva essere presentato prima? Se c'era fretta perché

aspettare il mese di ottobre del 1967 e non presentare prima un regolare disegno di legge verso giugno, luglio o aprile? Trattandosi di un problema discusso da anni, perché fare trovare la Camera di fronte al fatto compiuto con la scusa dell'urgenza?

Si è parlato anche della opportunità di evitare la lievitazione della spesa. Il decreto-legge — si dice —, con la sua immediata operatività, evita dannose perdite di tempo tra la progettazione e l'esecuzione dell'opera. E sta bene. Ma si sarebbe potuto discutere rapidamente anche una legge ordinaria; e poi proprio per un'opera come quella di Fiumicino avrebbe dovuto prevalere l'esigenza di mantenersi in linea con le indicazioni della Commissione che già aveva avuto modo di criticare questa prassi governativa. Forti critiche erano state mosse all'operato del Governo in questo senso e queste critiche avrebbero dovuto suggerire una linea di condotta profondamente diversa.

Ma consideriamo per un momento il decreto-legge in sé stesso. Colpisce prima di tutto il fatto che in pochi articoli (otto in tutto) si parla per due volte di agire « in deroga » e per tre volte, in relazione a tre importanti questioni, di agire mediante decreto del ministro. Nel capoverso dell'articolo 2 infatti è detto: « Il programma di massima delle opere e l'ordine della loro priorità sono stabiliti con decreto dei ministri dei lavori pubblici e dei trasporti ed aviazione civile »; nell'articolo 4, primo comma: « Con decreto del ministro dei lavori pubblici è istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, un ufficio speciale » (niente di meno!) « del genio civile »; nel capoverso dell'articolo 5: « Il compenso per gli incarichi di studio e di progettazione è stabilito con decreto del ministro dei lavori pubblici di concerto con il ministro del tesoro ».

Non le sembra un po' troppo, onorevole rappresentante del Governo? Specie poi trattandosi di una materia esplosiva come quella dell'aeroporto di Fiumicino: ben due deroghe al regolamento generale, su una delle quali, cioè la deroga relativa all'articolo 2, si è soffermato in particolare l'onorevole Crocco. In tal modo viene data al ministro dei lavori pubblici la facoltà di decidere con decreto su questioni delicatissime; e se è abbastanza comprensibile che il ministro possa decidere con decreto in merito alla questione di cui all'articolo 2, trattandosi di problemi di priorità, è invece piuttosto grave che il ministro possa decidere con decreto per quanto riguarda le questioni di cui agli articoli 4 e 5.

La mia obiezione ha quindi ragione di essere, e a mio avviso dovrebbe essere tenuta nella debita considerazione; a questo proposito desidero ricordare che non è stato rispettato l'ordine del giorno Russo Spina, votato a suo tempo dalla maggioranza, come non sono state rispettate le conclusioni generali cui pervenne la Commissione Bozzi.

Desidero soffermarmi in modo particolare sulla lettera *b*) del capitolo 36 della relazione Bozzi, estremamente importante perché tratta il problema del suolo. Anche in occasione dell'applicazione del decreto-legge di cui oggi si discute la conversione si riproporrà certamente il problema del suolo: si dovranno infatti acquistare e valutare i terreni necessari, e dovranno precedentemente essere stabiliti i criteri in base ai quali compiere queste operazioni. Nella relazione (punto citato) si dice: « La scelta del suolo, sul quale doveva essere edificato il complesso aeroportuale, scelta che fu operata solo dal prevalente punto di vista della idoneità di esso ai fini aeronautici, senza una valutazione adeguata degli altri elementi pur complementari, quali, ad esempio, le non lievi difficoltà da superare per rendere il suolo stesso atto alle funzioni particolari, nonché il costo che una tale operazione di adattamento avrebbe comportato ».

Uno dei problemi fondamentali che si pone è quindi il problema del costo. Tenendo presenti le osservazioni avanzate a suo tempo dalla Commissione Bozzi, oggi dobbiamo chiederci: in base a quali criteri sarà acquistato e valutato il suolo?

A questo punto è necessario fare una osservazione sull'articolo 7 del decreto-legge. È detto nell'articolo: « Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'ufficio tecnico erariale competente... ». Da questo punto di vista si elimina il pericolo che le valutazioni vengano fatte da periti privati: siamo d'accordo. Ma continua l'articolo 7: « ... nei modi previsti dagli articoli 39 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359 ».

Riservandomi di tornare brevemente su questo punto, desidero intanto dire che proprio perché si tratta dell'aeroporto di Fiumicino, proprio perché sulla questione del suolo la Commissione Bozzi sollevò un'infinità di interrogativi, si doveva essere estremamente cauti nell'indicare il modo come decidere il prezzo di acquisto dell'area. Noi ci chiediamo: perché invece della legge n. 2359 non si applica la cosiddetta legge per Napoli del 15 gennaio 1885, n. 2892, che ci permetterebbe di giungere agli stessi risultati pagando l'area

ad un prezzo che risulterebbe la metà di quello che si dovrebbe corrispondere secondo i criteri della legge n. 2359?

Diversi motivi dovevano consigliare la scelta della legge per il risanamento della città di Napoli. In primo luogo, per sfuggire alle critiche già sollevate dalla Commissione d'inchiesta, in secondo luogo per pagare di meno il suolo, infine perché esiste un orientamento preciso del Governo nel senso di riferirsi alla legge per Napoli. Discutendosi, infatti, tempo fa, un provvedimento legislativo in sede di Commissione lavori pubblici, il Governo, come mezzo di accertamento e di guida per il pagamento del suolo, ha seguito le modalità previste dalla legge per Napoli. Perché, per Fiumicino, si insiste sul vecchio strumento della legge n. 2359?

AMENDOLA PIETRO. È da tenere inoltre presente che da allora ad oggi il costo dei suoli circostanti è aumentato di dieci volte, perché sono considerati terreni edificabili.

MASCHIELLA. L'osservazione dell'onorevole Amendola è quanto mai opportuna, perché esiste questo problema, che la legge di Napoli ci permette di affrontare e risolvere in maniera giusta. Ci permetterebbe cioè non soltanto di evitare l'errore che fu commesso allora e che la Commissione Bozzi ha posto in evidenza, ma ci permetterebbe anche di evitare le speculazioni sul suolo.

Come vedete, le osservazioni che si possono fare sono notevoli. Quel che mi spiace però è che la lezione che è venuta dalle precedenti discussioni non sia stata tenuta nel dovuto conto: me ne deve dare atto, onorevole sottosegretario. Per questo sorgono da parte nostra motivi di contestazione e anche seri motivi di dubbio, che affioreranno meglio quando entrerà nel merito del problema.

La seconda considerazione da fare riguarda il piano di sviluppo quinquennale, il quale non dedica molto spazio alla questione dei trasporti aerei. Vi dedica un piccolo capitolo, il 135, trattando la questione in modo abbastanza generico. Tuttavia anche la lettura di questo breve capitolo dà adito ad alcune considerazioni.

Ho detto prima che non voglio entrare nel merito della questione; ciò non toglie però che alcune considerazioni sono necessarie.

Dobbiamo dire subito che il piano, al capitolo 135, prevede l'ammodernamento e l'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino. Sulla spesa complessiva di 100 miliardi il piano prevede di destinarne 70 all'ampliamento e al miglioramento delle aerostazioni, soprat-

tutto di quella di Fiumicino. Il piano prevede l'adeguamento delle infrastrutture per il controllo del traffico aereo e la sicurezza di volo; però prevede anche l'adeguamento, il miglioramento e l'ammodernamento dell'aeroporto di Fiumicino unitamente all'ammodernamento degli altri aeroporti nazionali; e principalmente prevede la creazione di una linea di scali aerei minori per i servizi interni come strumento per lo sviluppo del turismo, del commercio e delle comunicazioni, soprattutto per il Mezzogiorno e per altre aree del nostro paese che sono mal servite dalle altre vie di comunicazione. Si prevede infatti un collegamento tra gli altri mezzi di trasporto e il trasporto aereo; soprattutto per il Mezzogiorno, dove anche gli altri mezzi di trasporto sono scarsi o deficienti rispetto al resto del paese, principalmente rispetto al nord, si prevede questa accelerazione dello sviluppo dei trasporti aerei.

Ma tutto questo presuppone un piano, tutto questo presuppone un programma: quel programma a cui si richiama il piano di sviluppo quinquennale e quel piano di cui parla la relazione della Commissione Bozzi al capitolo 35, quando afferma che le leggi debbono essere fatte sulla base di un piano che preveda quelle cose.

E allora, onorevole sottosegretario, mi deve dare atto che questo piano non esiste. Noi andiamo avanti alla giornata su questo terreno terribilmente serio, che può pregiudicare il nostro inserimento nei traffici aerei internazionali e che può pregiudicare lo sviluppo economico e civile della nostra nazione. Andiamo avanti a casaccio, camminiamo sulla spinta del giorno, e corriamo gravi pericoli. Non corriamo pericoli in certi settori, perché in essi è l'iniziativa privata che è interessata e che quindi interviene; ma il pericolo che corriamo è un pericolo generale, il pericolo di un arresto dello sviluppo civile e democratico anche in questo settore. In altre parole, dove non si muove lo Stato attraverso il coordinamento delle attività e della programmazione, si muove il privato, perché il privato non dorme. Si muove il privato nell'apprestamento delle aerostazioni, nell'apprestamento dei servizi, nell'apprestamento dell'industria aeronautica, in tal modo dominando uno dei settori più delicati della vita del nostro paese. Si muovono le città, si muovono le regioni: città che impegnano i bilanci comunali — ella lo sa, onorevole sottosegretario — per dare forti contributi agli aeroporti, poiché ne avvertono la necessità. Lo stesso dicasi per le regioni. Per il no-

stro aeroporto di Perugia i nostri comuni si stanno impegnando con fortissime somme, perché l'aeroporto, senza il loro appoggio, sarebbe del tutto trascurato.

Ecco la domanda precisa che io desidero rivolgere: esiste questo piano? Esiste questo elenco? Sì, l'elenco esiste, perché ho letto sulla *Gazzetta ufficiale* l'elenco degli aeroporti con l'indicazione delle loro caratteristiche; però, oltre l'elenco, esiste una graduatoria? È stata stabilita una certa priorità?

BRANDI, *Relatore*. Ella sa che, per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino, la relazione dice chiaramente che è già intervenuta l'approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

MASCHIELLA. Ma io desidero sapere se questa approvazione rientra nel quadro di un programma organico che si riporti esattamente a quanto è previsto nel piano; oppure se si tratta di un lavoro a sé stante, che avrà, sì, tutti i crismi, ma che certamente solleva molti dubbi e non va incontro alle esigenze della programmazione economica democratica.

Sorgono, anche da questo punto di vista, alcuni dubbi che, secondo me, il Governo deve tenere ben presenti. Come ho detto, non intendo soffermarmi ad illustrarli: li accenno soltanto, per giustificare le nostre apprensioni e le nostre preoccupazioni. E scendo all'esame degli articoli del decreto-legge.

Innanzitutto, vi è un eccessivo numero di deroghe, come, del resto, ha già rilevato molto efficacemente l'oratore che mi ha preceduto. In secondo luogo, si dà troppe volte al ministro dei lavori pubblici la facoltà di ricorrere al decreto per materie che possono formare oggetto di legge. La Commissione, in questo settore così delicato, ha raccomandato di ricorrere al decreto soltanto in casi eccezionalissimi, mentre nel provvedimento al nostro esame si dà per ben tre volte al ministro la possibilità di ricorrervi.

Nell'articolo 4 si parla della istituzione, presso il Ministero dei lavori pubblici, di un ufficio speciale del genio civile col compito di provvedere allo studio, alla progettazione, alla direzione, all'assistenza e alla contabilizzazione dei lavori. Sembra di leggere una favola! Onorevole sottosegretario Angrisani, non le pare strano che per una spesa di 35 miliardi sia necessario istituire un apposito ufficio? Allora è valida la domanda che prima poneva l'onorevole Crocco: se il Ministero dei lavori

pubblici non è attrezzato allo scopo e deve istituire un ufficio apposito, perché non ci si è affidati all'ufficio che ha questo compito primario? Questa domanda sorge subito spontanea. Ma altre ancora ne sorgono: si impiegherà nel nuovo ufficio personale appositamente assunto o personale distaccato da altri uffici?

BRANDI, *Relatore*. La relazione è molto chiara su questo punto.

MASCHIELLA. Finora non si è fatto altro che lamentare la mancanza di personale specializzato. Intere branche del Ministero dei lavori pubblici non funzionano adeguatamente appunto perché manca il personale specializzato. Da quali altri settori sarà, dunque, distaccato questo personale? Quali altri uffici dovranno rimanere fermi per consentire il funzionamento del nuovo ufficio che si vuole creare?

In occasione delle alluvioni che hanno sconvolto la città di Firenze, del disastro del Vajont e di altre calamità, allorché si è trattato di stabilire le responsabilità di uffici tecnici, di uffici del genio civile o dello stesso Ministero dei lavori pubblici, è stata sempre portata a giustificazione la mancanza di personale. Ma allora come è possibile che, improvvisamente, tale personale abbondi, tanto da consentire il distacco presso questo ufficio straordinario di nuova istituzione? Quali altri uffici ne risulteranno indeboliti?

L'ultimo comma dell'articolo 4 prescrive: « Presso l'ufficio suddetto è costituito un laboratorio prove e controllo materiali ». Si tratta di una norma che fa veramente accapponare la pelle. Ma siamo proprio diventati pazzi? Questo laboratorio viene istituito apposta per spendere questi 35 miliardi, oppure dovrà servire anche per altri casi? Lo si dica chiaramente. Forse in Italia non esistono uffici o laboratori prove e controllo materiali? Perché non utilizzarne qualcuno, invece di istituirne uno nuovo? Penso che il Governo dovrà darne una giustificazione, rispondendo a tali inquietanti interrogativi.

L'articolo 5 prescrive al primo comma: « Il ministro dei lavori pubblici può affidare a docenti universitari ed a liberi professionisti incarichi di studio, di progettazione e di collaudo delle opere previste nel programma ». Rappresenta già di per sé un fatto delicato il conferimento, da parte di un ministro, a professionisti e docenti universitari — anche quando ciò sia espressamente previsto da una legge — di incarichi di tale natura,

perché sono noti i dubbi e le perplessità che ne possono derivare. Ma vorrei chiedere all'onorevole sottosegretario se, proprio in relazione a questo problema dell'aeroporto di Fiumicino, così scottante, gli sembri giusto che venga attribuita al ministro una simile discrezionalità, che poi sarebbe una discrezionalità nella discrezionalità.

Se c'era un settore che doveva sfuggire ad ogni discrezionalità ed essere condizionato da precise norme di legge, era proprio questo. Qui si doveva dire: il ministro « deve » o « non deve ». Comunque, era forse meglio non toccare il punto sul quale la Commissione Bozzi aveva sollevato le più ampie riserve, cioè quello del personale. Ma il ministro stabilisce anche il compenso del personale (che non è quindi fissato con legge) in base all'articolo 5. Non le pare, onorevole sottosegretario, che il ministro stia assumendo troppe responsabilità su un terreno esplosivo?

L'ultimo comma dell'articolo 5 stabilisce: « In deroga alle disposizioni in vigore possono » (si noti: vi è una deroga ed un « possono ») « essere nominati collaudatori anche funzionari in servizio presso altri ministeri ». Quali saranno i criteri di scelta in base ai quali il ministro agirà o non agirà in deroga all'ordinamento in vigore? Ma non le sembra, onorevole sottosegretario, che siano troppi gli interrogativi e i dubbi che nascono da una lettura anche superficiale del provvedimento? Vi è poi l'articolo 7, di cui ho parlato prima, relativo alla indennità di espropriazione, al quale presenteremo un emendamento al cui accoglimento condizioniamo il nostro voto: dopo il primo comma, proponiamo di aggiungere: « Alle espropriazioni occorrenti si applicano le norme di cui agli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli. In verità, il riferimento a questa legge si dovrebbe ripetere anche all'ultimo comma relativo alle stime (in luogo del riferimento alla legge del 1865); si tratta infatti di due richiami collaterali, ma questo è un difetto formale cui si potrà ovviare.

Questo articolo ha per noi notevole importanza, perché, come ho già detto, la questione dei terreni è delicata. Già la Commissione d'inchiesta aveva notato che quei terreni non erano adatti e che per la loro utilizzazione si erano dovute spendere somme ingenti. Essa aveva mosso appunti ai criteri in base ai quali era stato stabilito il prezzo d'esproprio e aveva denunciato le persone e gli uffici che si erano interessati appunto della fissazione del prezzo.

Occorre aggiungere a queste considerazioni il rilievo dell'onorevole Pietro Amendola, secondo cui da allora ad oggi l'aumento dei prezzi di quei terreni è stato favorito appunto dalla presenza dell'aeroporto (e quindi c'è di mezzo anche una speculazione edilizia). Ma vogliamo, almeno per questo caso, usare lo strumento della legge per Napoli, che dà al Governo la possibilità di dimezzare il prezzo di quelle aree? Se non lo si fa, veramente sorgono i dubbi più seri e veramente si deve giungere alla conclusione che tutto ciò che è stato affermato dalla Commissione Bozzi è stato detto per il vento, e non già per il Parlamento ed il Governo.

Da quanto ho detto, mi sembra, riepilogando, che si possa giungere a queste conclusioni. Siamo convinti dell'esigenza di ampliare e di rammodernare l'aeroporto: il dissenso non è qui. Ne siamo tanto convinti, che criticiamo questo provvedimento come parziale, perché siamo certi che esso permetterà miglioramenti per il 1969-70 ma sappiamo che, per il 1975, già si prevede che le opere costruite saranno insufficienti (e ciò nella migliore delle ipotesi, perché, se poi avesse luogo quel *boom* della navigazione aerea di cui ha parlato il precedente oratore, verso il 1972-73 già ci troveremmo con un aeroporto superato).

Onorevole sottosegretario, le pare serio che si continui a spendere, non dico le briciole, ma somme così importanti per un'opera che, appena finita, è già superata? Il problema è sempre quello del quadro entro cui si svolgono questi lavori, che noi non conosciamo. Noi abbiamo il diritto di rivolgere tutte queste domande, perché nessuno ci ha mai detto qual è il piano, qual è il programma o qual è lo stralcio di questo programma che si vuole realizzare.

Ecco perché dicevo che noi siamo d'accordo, però con queste riserve. Il discorso non verte sul fatto se si dovesse o non si dovesse fare: semmai, si doveva fare di più e meglio. Siamo anche d'accordo che alcune disposizioni della legge (ad esempio, quelle che prevedono la presenza del Ministero e l'intervento dell'ufficio tecnico erariale per la fissazione del prezzo delle aree) possono rappresentare una certa garanzia. Però, permangono tutti i dubbi che io ho sollevato quanto, ad esempio, all'adozione del decreto-legge, alle deroghe, ad alcune specifiche misure, come la creazione dell'ufficio speciale, ecc.; e soprattutto si pone la questione dell'articolo 7.

In merito a questo articolo, vorrei concludere con le stesse parole — potrebbe sembrare un caso: ma in effetti questo sta a dimostrare

che nella vita politica certi fatti si ripetono costantemente — con cui l'onorevole Pietro Amendola chiuse il suo discorso del 27 luglio 1962: « Il rifiuto di accettare il nostro emendamento » (allora evidentemente l'onorevole Amendola si riferiva ad un altro emendamento; ora quelle stesse parole io le applico al nostro emendamento all'articolo 7) « significherebbe che, per la democrazia cristiana, l'approvazione delle conclusioni della Commissione di inchiesta ha rappresentato soltanto un fatto di circostanza, superficiale; che non si è trattato di un consenso sincero, convinto, effettivo, ma falso ed ipocrita. E significherebbe, da parte di altri gruppi parlamentari, che pure tuonarono in quei giorni contro lo scandalo di Fiumicino, che si trattava soltanto di uno scandalismo strumentale contro il Governo delle « convergenze ». Noi ci auguriamo vivamente, quindi, che in tutta consapevolezza e coscienza i colleghi di tutti i settori vorranno dare voto favorevole all'emendamento da noi proposto ».

Queste cose diceva l'onorevole Amendola nel 1962: le posso ripetere adesso io a conclusione del mio intervento. Invito il Governo a riflettere seriamente su tali affermazioni e mi auguro che il sottosegretario si faccia portavoce dell'esigenza per lo meno di riesaminare lo strumento della fissazione del prezzo del suolo, facendo riferimento, anziché alla legge del 1865, alla legge per Napoli del 1885, che senza dubbio è più congrua a raggiungere gli obiettivi che si vogliono raggiungere, anche per evitare ogni sospetto, così come consigliano le conclusioni della Commissione di inchiesta. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

PIGNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il mio intervento sarà incentrato su una fondamentale questione politica — quella relativa al pervicace ricorso alla pratica dei decreti-legge da parte del Governo — e su una questione specificamente relativa all'oggetto del provvedimento al nostro esame.

Non è la prima volta che ho il compito, a nome del gruppo del PSIUP, di stigmatizzare il reiterato ricorso del Governo alla decretazione di urgenza al di fuori dei tassativi limiti chiaramente fissati dalla Costituzione. Vorrei sommessamente chiedere al relatore e al sottosegretario (per la verità avrei voluto chiederlo al ministro, la cui presenza sareb-

be stata necessaria per spiegare a noi il perché di queste deroghe dopo precedenti così poco edificanti e su una materia veramente scottante come quella di Fiumicino: il nome ci ricorda, infatti, dibattiti piuttosto accalorati) se ricorrano in questo caso gli estremi indicati dall'articolo 77 della Costituzione. Tale articolo infatti, dopo aver affermato nel primo comma che « il Governo non può, senza delegazione delle Camere, emanare decreti che abbiano valore di legge ordinaria », nel secondo comma stabilisce espressamente che « quando, in casi straordinari di necessità e d'urgenza, il Governo adotta, sotto la sua responsabilità, provvedimenti provvisori con forza di legge, deve il giorno stesso... ». Quindi, si deve trattare di casi straordinari con la caratteristica della necessità e dell'urgenza.

Da un punto di vista tecnico, è difficile negare un fondamento di necessità al complesso di opere previste per l'ampliamento e per il completamento dell'aeroporto di Fiumicino. Ciò premesso, non riusciamo, però, a comprendere come si possa presentare al Parlamento, per la conversione in legge, un decreto-legge completamente avulso dalla realtà aeroportuale italiana, notoriamente caratterizzata da gravi insufficienze degli aeroporti esistenti, e quindi dalla necessità di urgenti opere di completamento e di ampliamento come quelle previste ed attuate per l'« aeroporto d'oro » — così fu definito l'aeroporto di Fiumicino —, nonché da veri e propri vuoti in intere zone del paese, in particolare nel Mezzogiorno, che, a parole, sta in cima al cuore e ai pensieri del Governo di centro-sinistra. Per non parlare, poi, del fatto, non trascurabile per alcuno — almeno lo spero —, che il finanziamento in esame è di ben 35 miliardi.

Quanto all'urgenza, mi domando come mai i competenti uffici ministeriali si siano accorti solamente nello scorso mese di ottobre dell'assoluta necessità di attuare opere che, oltre tutto, come è detto nella relazione che accompagna il disegno di legge di conversione, « consentiranno di soddisfare pienamente tutte le esigenze fino al 1975 e anche oltre ».

Ebbene, onorevole sottosegretario, le esigenze del traffico aereo relativo a Roma, come all'Italia e al resto del mondo, sono conosciute anche in ambienti non specializzati con 20 e anche 30 anni di anticipo, non già con perfezione matematica, ma sicuramente con sufficiente fondatezza. Pertanto, un aeroporto entrato in funzione poco più di sette anni fa non dovrebbe essere praticamente ristrutturato per un buon terzo, come è previsto da questo provvedimento d'urgenza.

Inoltre, se è vero tutto ciò (ed è vero), vorremmo capire come si fa a limitarsi ad opere che serviranno a far fronte alle mutate esigenze del traffico aereo solamente fino al 1975. Ciò significa che fra otto anni il Governo di allora sarà costretto a presentare un nuovo progetto di completamento e ampliamento, e anche allora, forse, con un altro decreto-legge, considerandolo assolutamente urgente.

Ciò premesso quanto alla prima questione che mi ero ripromesso di sollevare, vorrei completare il mio pensiero dichiarando con forza che il paese, i lavoratori, i pensionati, gli ex-combattenti attendono da anni con vera urgenza la soluzione di gravissimi problemi economici e sociali che trovano assolutamente sordo il Governo, sempre pronto a trincerarsi dietro difficoltà finanziarie anche per pochi miliardi, quando si tratta di questi problemi vecchi di anni e anni.

E veniamo brevemente al secondo punto. Una delle doti che ritenevo fossero acquisite nel bagaglio di ogni uomo politico, ma principalmente di quelli che reggono il Governo, era un minimo di cautela nell'affrontare la progettazione e l'esecuzione di opere di tale entità, che non possono, fra l'altro, non richiamare alla nostra mente le tristi vicende dello scandalo di Fiumicino. Proprio perché vi sono dietro ombre piuttosto pesanti, un senso di opportunità avrebbe dovuto consigliare il Governo a presentare un disegno di legge « in una casa di vetro », aperta al dibattito parlamentare, aperta ai controlli e alle garanzie che sono state richiamate nelle stesse conclusioni del dibattito su Fiumicino. Ma questa cautela non c'è, e direi che nell'assenza del ministro si può cogliere una notevole dose di sfrontatezza, dato che egli ha presentato un decreto-legge con tutte queste deroghe, che poi neppure ritiene opportuno giustificare di fronte al Parlamento.

Un normale disegno di legge — presentato a tempo debito, e quindi con la possibilità per il Parlamento di esaminarlo con la serietà e lo scrupolo dovuti in tutti i suoi aspetti tecnici (quali quelli dianzi accennati), nonché in quelli inerenti al controllo sull'esecuzione materiale e sulle relative spese — sarebbe stato quanto mai opportuno e avrebbe impedito il sorgere di gravi interrogativi, non solo per ciò che ho osservato sulla « necessità » e sulla « urgenza », ma anche per i caratteri eccezionali (e sottolineo la parola « eccezionali », perché resti agli *Atti* per future discussioni su questi stanziamenti e su queste

spese) propri di alcuni punti contemplati dalla disciplina prevista nel decreto-legge.

Per brevità, non ripeterò quanto è stato detto dall'onorevole Maschiella. Basta leggere gli articoli del decreto-legge. Ecco alcuni esempi. All'articolo 5 si dice: « In deroga alle disposizioni in vigore, possono essere nominati collaudatori anche funzionari in servizio presso altri ministeri ». Dunque, passaggi da un ministero ad un altro a discrezione del ministro! All'articolo 6 si dice: « Per la gestione delle opere e per le spese indicate nel precedente comma possono essere emessi ordini di accreditamento, anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore ». Ancora: all'articolo 4 troviamo la costituzione di un laboratorio speciale per prove e controllo di materiali. E così via. Dunque, creazione di un ufficio speciale, collaboratori esterni. Sorgono interrogativi che — ripeto — si ricollegano alle gravi ombre e al noto dibattito sullo scandalo precedente.

Oltre tutto, mi pare ben strano quanto afferma il relatore per la maggioranza, onorevole Brandi, quando, per giustificare a tutti i costi il fondamento di urgenza del provvedimento in esame, rileva che « nella considerazione che le opere in programma devono essere eseguite con la massima urgenza, si ritiene necessario poter fare affidamento su un'organizzazione speciale e snella ».

Tutto ciò significa che l'attuale organizzazione pubblica, sotto questo aspetto, è del tutto inadeguata a compiti simili, che per altro comportano una non piccola « fetta » dei miliardi spesi annualmente per opere pubbliche. Se così fosse, come potrebbe essere e come è, mi sembra che il ministro Mancini avrebbe fatto bene a proporci anche una radicale modifica dei compiti, delle strutture e delle linee di sviluppo di un settore della pubblica amministrazione che sta diventando sempre più importante.

Se è vero che questi 35 miliardi debbono essere spesi attraverso un organismo speciale, ciò significa che le altre centinaia di miliardi sono stati spesi con molta superficialità e mediante strumenti lenti ed inefficaci, per adoperare un'espressione contenuta nella relazione.

Per tutti questi motivi, a prescindere dalla questione di fondo di cui all'articolo 7, sulle indicazioni relative alle espropriazioni (in proposito siamo favorevoli ad un emendamento Maschiella), non riteniamo di poter dare il nostro consenso a questo disegno di legge. E ciò sia per la forma, sia per la

sostanza, sia, infine, perché riteniamo che la opinione pubblica, dopo tanti scandali a proposito dell'aeroporto « tutto d'oro » di Fiumicino, di fronte a nuovi stanziamenti avrebbe avuto il diritto di essere meglio informata attraverso un normale dibattito parlamentare. Siamo contrari alla conversione del decreto-legge perché esso, a prescindere da tutte le altre considerazioni, lascia senza risposta gravissimi interrogativi. Quindi, mentre dichiariamo di essere favorevoli all'emendamento Maschiella, ribadiamo di non poter condividere la grave responsabilità che grava sul Governo in ordine a questa nuova spesa di 35 miliardi, deliberata con modalità che lasciano poteri troppo ampi al ministro dei lavori pubblici. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

CANTALUPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo ascoltato finora tre discorsi di opposizione: uno del gruppo comunista, uno del gruppo del PSIUP e uno (anche questo) del gruppo socialista. Senza voler diminuire i meriti degli altri discorsi, dal punto di vista tecnico mi è sembrato che il miglior discorso dell'opposizione (*Si ride*) sia stato quello dell'onorevole Crocco, socialista. Socialista il ministro, socialista il sottosegretario, socialista il relatore, socialista l'oppositore: mi pare che possiamo essere contenti di questa distribuzione di compiti all'interno della medesima forza politica. Come liberale devo dire che tutto questo mi piace, poiché costituisce una prova di indipendenza. Non posso, del resto, non fare riferimento alle affermazioni dell'onorevole Crocco, dato che la sua competenza in materia gli ha imposto di parlare secondo coscienza, cosa che a noi fa molto piacere, anche perché gli argomenti che egli ha addotto, oltre a essere di carattere tecnico, abbracciano un settore molto più vasto e importante, che ella, onorevole Brandi, non ha percorso come relatore: quello cioè degli aeroporti.

Prima di trattare questo argomento, e mi guarderò bene dal fare concorrenza a un competente come l'onorevole Crocco — anche perché parlo solo come deputato di Roma, e non perché abbia una specifica competenza in materia — desidero rilevare che le critiche avanzate dai comunisti e dai socialisti di unità proletaria al Governo per il fatto che si sia avvalso, nel caso specifico, allo strumento del decreto-legge sono senz'altro giustifi-

cate. Come si può non ricordare, infatti, che la polemica sull'aeroporto di Fiumicino si incardinò sostanzialmente sullo stesso motivo? Allora si disse che c'era fretta, e ricordo che alcune assoluzioni di personaggi implicati nella vicenda di Fiumicino, vennero giustificate in base a questo argomento. Si disse, ripeto, che c'era molta fretta e che non si doveva quindi rimproverare al Governo di aver fatto ricorso a strumenti non del tutto ortodossi o consentiti dall'ordinamento dello Stato italiano. Il Governo aveva fatto ricorso a questi strumenti perché non aveva potuto farne a meno; questa fu, almeno, la giustificazione.

Da quella fretta derivarono non solo responsabilità, che avrebbero dovuto, in verità, essere colpite, ma anche errori tecnici ai quali oggi nuovamente, in nome di una seconda fretta collegata alla prima, si vuole rimediare. Per questo il Governo — cosa questa senz'altro criticabilissima nel caso di specie — ha fatto uso dello strumento del decreto-legge.

A tale proposito devo ripetere una domanda che è già stata fatta oggi da un collega di sinistra (e ciò non certo perché io sia di sinistra): è possibile che soltanto oggi il Governo si sia accorto che l'aeroporto di Fiumicino non può funzionare? È possibile che di tutto ciò ci si sia accorti il 17 ottobre di quest'anno? Allorché vi fu la discussione a seguito dell'inchiesta sulle vicende di Fiumicino, vennero denunciate, proprio in quest'aula, l'incapacità e l'inidoneità tecnica a funzionare dell'aeroporto; da allora ad oggi sono passati circa tre anni senza che nessuno si sia accorto che tali problemi sussistevano effettivamente.

Solo il 17 ottobre, giorno fatidico d'apertura della seduta-fiume sulla legge regionale elettorale, il Governo ha presentato questo decreto-legge in cui è detto che è necessario agire immediatamente, ma nel quale il Governo medesimo confessa di non avere i mezzi tecnici per dare esecuzione a quanto è stabilito nel decreto stesso. Tanto è vero che ricorre all'iniziativa privata, ai liberi professionisti, a tecnici e competenti di non so quanti altri ministeri. Di ciò, come liberale, non posso dolermi, poiché vedo che quando il Governo vuole fare urgentemente qualcosa deve ricorrere all'iniziativa privata, dato che confessa di non avere i mezzi tecnici, di non avere nemmeno i laboratori, di non essere capace di fare. Ecco che l'amministrazione dei lavori pubblici, per la parte che la riguarda, l'amministrazione militare, l'IRI, che è il principale responsabile dell'attuazione del servizio,

dichiarano di non essere, alcuno di loro, in condizioni di eseguire i lavori (che però ritengono indispensabilissimi e urgentissimi), senza ricorrere a liberi professionisti, industrie private e a funzionari di altri ministeri. Così, i ministeri tecnici non sono sufficienti o non sono capaci. Vi è qui una confessione di incapacità che comporta naturalmente — è stato rilevato da parte comunista — quella ricca collezione di deroghe che sono la conseguenza dell'impossibilità dei ministeri responsabili di eseguire da soli il compito che loro spetta.

Si tratta, quindi, di una confessione, non dico di incompetenza, ma di impreparazione e di non disponibilità dei mezzi tecnici necessari. I mezzi, dunque, sono altrove. Mi chiedo: questo strano documento con cui si afferma un'urgenza, una necessità, con cui si confessa la non disponibilità dei mezzi tecnici, si dichiara fin da ora che si ricorrerà a terzi, come funzionerà? È un altro pateracchio, onorevole sottosegretario, questa è la verità! È un decreto raffazzonato sotto la forma irresistibile, indubbiamente, dell'urgenza. Urgenza che viene qui tradotta e specificata in cifre; cioè noi non abbiamo un minuto da perdere altrimenti non possiamo più far funzionare l'aeroporto. Si tratta di una dichiarazione assoluta di irresponsabilità.

Si dice che le opere che si propongono consentiranno di soddisfare pienamente tutte le esigenze fino al 1975. Ma ciò avverrà solo se non si avrà alcuna evoluzione scientifica e tecnica nel settore dell'aviazione civile.

L'onorevole Crocco nel suo eccellente discorso (eccellente soprattutto perché di opposizione, almeno tecnica) ha dimostrato una cosa molto importante (e del resto lo dimostra con i suoi scritti anche fuori del Parlamento): cioè che la evoluzione scientifica e per conseguenza tecnica dell'aviazione civile procede con tale rapidità che mentre noi, con le opere previste in questo provvedimento, ci proponiamo di soddisfare tutte le esigenze dell'aeroporto di Fiumicino fino al 1975, in realtà, probabilmente, le trasformazioni che saranno avvenute nel campo scientifico e tecnico saranno tali da superare, nel corso stesso dei lavori, le opere suddette.

L'eventuale creazione di un aeroporto merci non è minimamente prevista; eppure negli studi di tutti i grandi paesi la creazione di uno speciale aeroporto merci fa parte dei programmi di trasformazione di aggiornamento dell'aviazione civile.

Qui si parla di destinare una decina di miliardi su 35 all'ampliamento di alcuni fabbricati (evidentemente, suppongo, in larga mi-

sura per la parte riguardante le merci, per dare più rapido avvio alle merci stesse); però, nulla è previsto per quanto riguarda il collegamento di Fiumicino con la città di Roma e con i centri commerciali, i mercati generali e con tutti i depositi dove le merci devono sostare prima di essere distribuite, sia in arrivo sia in partenza.

Il collegamento, mi diceva poco fa un collega in una conversazione privata, dovrebbe essere garantito dallo sviluppo della metropolitana. Mi si permetta di ricordare che lo sviluppo della metropolitana a Roma incontra sempre difficoltà enormi. Qualche anno fa si tentò di dilatare la rete sotterranea ferroviaria, urbana naturalmente, in Roma, ma, dopo qualche assaggio nella zona di Campo Marzio, si accertò che vi è sotto quasi tutta intera la Roma dei re, compreso l'antico letto del Tevere prima che Servio Tullio lo facesse deviare dall'attuale piazza Colonna, da corso Umberto, nel corso che attualmente percorre. Lo sviluppo della metropolitana, anche nella zona Fiumicino-Ostia, è estremamente difficile e nessuno può perciò legittimamente fare affidamento su di essa come mezzo di collegamento rapido dell'aeroporto di Roma con il centro della città. Proprio l'altro ieri, ancora una volta, hanno trovato dei tesori insospettiti. Sempre, quando si scende a pochi metri di profondità si trovano tali straordinari documenti dell'antica Roma che nessuno può osare di distruggerli. Pertanto è sempre bene, a mio avviso, evitare di pensare ad un ulteriore sviluppo della metropolitana.

Il transito su qualunque strada di grande quantità di *pullman* o di camion per trasporto merci viene eliminato ormai anche in altri paesi. In America vi sono dei progetti tecnici, ancora allo studio, ma che forse bisognerebbe tener presenti, per creare addirittura zone di atterraggio (ciò che per l'Italia sarebbe molto più facile che per altri paesi) sulle acque, a mare. Aeroporti molto vicini alla costa potrebbero avere così delle piste supplementari. In America hanno già progettato e disegnato gli aeroporti a mare per consentire l'atterraggio fuori delle zone terrestri.

In Italia, certo non per colpa di alcuno, abbiamo la disgrazia di lavorare su un territorio dove la parte montuosa è in proporzione molto più sviluppata che in altri paesi. Inoltre, la forma longitudinale della penisola, cioè la mancanza di un vasto territorio quadrato come quello della Francia, impedisce la scelta di zone sulle quali sia possibile creare con facilità nuovi aeroporti senza tema di incontrare zone residenziali o

industriali. Perfino la Francia — che sotto questo punto di vista è enormemente facilitata dalla configurazione del territorio — ha dovuto, pochi mesi fa — se sono bene informato —, « disindustrializzare » una zona, a 60 chilometri da Parigi, per la cui industrializzazione erano state già prese tutte le misure tecniche, economiche e finanziarie ed erano già stati messi a disposizione i relativi fondi. Ha dovuto « disindustrializzarla » per destinarla ad un nuovo aeroporto, prevedendosi che quello attuale fra pochi anni non potrà essere più sufficiente al traffico previsto dalle statistiche, le quali non mentono: caso mai sbagliano per difetto, ma non per eccesso.

Noi ci troviamo nella stessa situazione. Praticamente, questo progettino, questo « carrozino » di 35 miliardi, serve a rimediare ai difetti della situazione attuale per un breve numero di anni, se tutto proseguirà con l'attuale ritmo e non vi saranno trasformazioni scientifiche tanto radicali nell'aviazione civile da obbligarci a sospendere l'esecuzione di questo progetto, per progettare un altro aeroporto unicamente destinato ad accogliere l'aviazione civile nelle nuove forme tecniche che il progresso della scienza avrà realizzato.

Perciò, concordiamo con l'onorevole Crocco e con quanti altri hanno sostenuto che il provvedimento va considerato per quella piccola e povera cosa che è, volto unicamente a rimediare ad una situazione insostenibile, cioè al semplice sviluppo turistico romano. Infatti, l'attuale situazione sta già influenzando negativamente su questo sviluppo, sia per la mancanza di alberghi, sia per la impossibilità di un rapido accesso alla città da parte di coloro che, trovandovisi in transito, desiderino compirvi una breve visita, approfittando delle poche ore di sosta. Il problema, dunque, nella sua vastità, rimane insoluto, perché esula dal provvedimento che stiamo per adottare.

Per esempio, la ricerca di un nuovo terreno sul quale impiantare un nuovo aeroporto non è minimamente accennata, e quindi tutte le osservazioni che sono state fatte su questo provvedimento sono esatte. Le conseguenze cioè di quanto è stato finora fatto male potrebbero essere provvisoriamente e parzialmente rimediate da questo provvedimento, il cui funzionamento però suscita i più gravi dubbi. Tutte le ragioni per cui diventò necessaria l'inchiesta sull'aeroporto di Fiumicino potrebbero — ci auguriamo di no — nuovamente verificarsi in sede di attuazione di questo provvedimento. Vorrei dire che è

stato ricalcato addirittura il metodo che portò agli errori di Fiumicino, come se ci fosse la paura di non poter sbagliare: si fa cioè in modo che, volendo sbagliare, si possa sbagliare di nuovo. Questa non è una affermazione ironica, ma una affermazione suggerita dalla lettura del documento: la collaborazione urgente, rapida, una specie di chiamata di soccorso immediata di tutte le forze, le più svariate, che dovrebbero concorrere alla creazione di un organismo unitario, permette di elevare i più ampi e i più legittimi dubbi sulla funzionalità del provvedimento.

Noi attendiamo il provvedimento alla prova dei fatti. Qualcuno ha detto che tra pochi anni sarà emanato un nuovo decreto-legge per rimediare alle conseguenze negative dell'attuazione di questo provvedimento. È possibile, è anche probabile: questi sono gli effetti di una catena di errori, dell'incapacità di affrontare i problemi nella loro vastità a causa di una forma mentale arteriosclerotica che ormai non riesce a svegliarsi; e non vediamo quale cura sarebbe necessaria per dare una visione nuova e moderna di tutti i grandi problemi che anche all'Italia sono posti dalla trasformazione del mondo moderno.

Noi, contrariamente a quanto faranno i deputati del PSIUP, voteremo a favore di questo disegno di legge, nonostante tutte le riserve e tutte le critiche che abbiamo espresse e i dubbi che abbiamo sulla idoneità del provvedimento rispetto ai fini per i quali è stato emanato. Voteremo a favore per una ragione di necessità, addirittura per uno stato di necessità morale, perché sappiamo che l'aeroporto come è oggi non può più funzionare e non ce la sentiamo di assumerci la responsabilità di frapporre ostacoli al tentativo di adeguarlo alle moderne esigenze del traffico aereo. Quando c'è un incendio, bisogna spegnerlo, qualunque sia la spesa da sostenere. Però non possiamo non deplorare che il Parlamento venga messo in condizione di votare a tutti i costi un provvedimento che doveva esserci presentato subito dopo l'esaurimento dell'inchiesta sull'aeroporto di Fiumicino, che aveva già messo in tutta evidenza le deficienze che oggi vengono denunciate dal Governo; non possiamo non deplorare ancora una volta che la forma del decreto-legge venga invocata ed attuata non per far fronte ad autentiche situazioni di imprevedibile necessità ed urgenza ma per sottrarsi agli studi ed approfondimenti che sarebbero stati e sarebbero doverosi; si crede, con una ingenuità anche tecnica della quale abbiamo avuto già tante prove, di poter rimediare con

la fretta, che passa sotto lo pseudonimo di urgenza, ad una serie di deficienze che richiederebbero ben altri provvedimenti. Vogliamo comunque a favore — ripeto — per evitare che l'aeroporto, da un momento all'altro, possa venire dichiarato inagibile per quasi tutti i fini ai quali è destinato. Cosa, questa, che aggraverebbe notevolmente la situazione del traffico aereo, mercantile e soprattutto turistico della capitale d'Italia.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Brandi.

BRANDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi è dubbio che le argomentazioni svolte da alcuni oratori intervenuti nel dibattito, fra cui in particolare l'onorevole Crocco, che appartiene al mio stesso gruppo politico, dimostrano l'urgenza di questo provvedimento da altri invece negata.

Il Governo ha ritenuto di dover intervenire con tempestività, in considerazione del fatto che l'aeroporto di Fiumicino, come tutti sanno, è posto al centro del traffico aereo mediterraneo e quindi costituisce un necessario punto di transito per gli aerei di tutte le linee internazionali.

Non è esatto quanto è stato affermato da parte comunista, e cioè che questo provvedimento sarebbe stato varato senza tenere conto dei richiami espressi dal Parlamento in occasione della famosa inchiesta sull'aeroporto di Fiumicino. Infatti, le opere di ampliamento dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » si richiamano ad un piano che è stato elaborato dalla competente amministrazione dell'aviazione civile e sottoposto al vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del CIPE. Vi sono, quindi, i necessari presupposti perché questo provvedimento venga sottoposto all'esame e all'approvazione del Parlamento. La relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge e la mia modesta relazione scritta hanno fatto espresso richiamo a tutti questi atti, che sono a disposizione del Parlamento, considerato il diritto-dovere di ogni parlamentare di prenderne visione.

La urgenza di questo decreto è sottolineata proprio dalle osservazioni degli stessi oppositori: tutti riconoscono la necessità assoluta che questo provvedimento sia approvato perché possano essere attuate le opere che esso prevede, pur criticando la forma del de-

creto-legge con cui è stato emanato. In sostanza, l'urgenza si desume dal fatto stesso che si siano fatte delle critiche riconoscendo al tempo stesso la necessità di provvedere al più presto. Quanto alle osservazioni sullo strumento del decreto a cui il provvedimento spesso ricorre, ritengo che sempre nelle osservazioni degli oppositori si rinvergano le ragioni di queste procedure. È noto a tutti — lo abbiamo detto specialmente in Commissione lavori pubblici — in quale stato si trovi oggi l'amministrazione dello Stato italiano. La principale riforma che il centro-sinistra sta attuando è proprio la riforma dello Stato, né vi è alcunché di strano nel fatto che in uno Stato democratico qual è il nostro, nel quale operano forze avanzate, come le nostre, forze socialiste, queste non temano di dire la verità in Parlamento. E vorrei dire all'onorevole Maschiella, di parte comunista, che proprio in considerazione di quella famosa relazione il ministro non ha esitato a compiere un atto di coraggio e di dovere, quello cioè di istituire un ufficio speciale che sia il vero responsabile, proprio ad evitare che ad un certo momento — come si legge nella relazione della Commissione d'inchiesta — si trovino dei capi espiatori e si arrivi a colpire l'usciera di un ministero.

MASCHIELLA. Al relatore forse è sfuggito il fatto che l'ufficio speciale era stato istituito anche dal ministro Togni ed era diretto dal ben noto ingegner Rinaldi. Quindi non è questione di uffici: i dubbi e le perplessità rimangono validi.

BRANDI, *Relatore*. Con l'enorme differenza nella sostanza e nel metodo attualmente in atto, e che ciascuno può controllare!

Il Governo ha posto nel piano quinquennale il problema della ristrutturazione di tutti gli aeroporti d'Italia. Chi vi parla è un meridionale, e non vi è dubbio che ha l'interesse oltre che il dovere di ricordare anche in quest'aula le esigenze del settore nel Mezzogiorno. Ma non si può non essere favorevoli a questo decreto, che pone le basi del futuro sviluppo aereo. Per queste ragioni sono convinto che il Parlamento darà il suo voto favorevole al provvedimento stesso. (*Applausi al centro e a sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevo-

li deputati, desidero anzitutto ringraziare gli oratori dei vari gruppi intervenuti nella discussione, non senza precisare — a coloro che hanno mosso tale rilievo — che i sottosegretari sono pienamente qualificati e legittimati a seguire anche l'*iter* legislativo dei provvedimenti in aula.

Ho poco da aggiungere alla perspicua relazione svolta dall'onorevole Brandi, il quale ha illustrato efficacemente le ragioni di urgenza del presente decreto. Infatti, non era forse un caso di necessità e d'urgenza questo in cui si versava, quando l'aeroporto di Fiumicino era sul punto di perdere molte linee aeree straniere e di dover contrarre il traffico delle merci? Mi dicano gli onorevoli deputati se non può essere considerato urgente un provvedimento diretto a potenziare un'infrastruttura così importante per l'economia del paese! (*Interruzione del deputato Maschiella*). Caro onorevole Maschiella, ognuno in quest'aula deve svolgere il suo ruolo: ella ha egregiamente svolto il suo, lasci che io assolvessi il mio compito.

Abbiamo dimostrato, dicevo, che il ricorso al decreto-legge è più che giustificato. D'altra parte mi pare che non si debba sofisticare sul fatto che il Governo si sia avvalso di tale strumento anziché presentare un disegno di legge, perché alla Camera è stata consentita la massima larghezza di discussione, prima in Commissione in sede referente, ed ora in aula.

Non comprendo poi perché l'onorevole Cantalupo (che ora non vedo presente) abbia menato scalpore per la dizione dell'articolo 2 del decreto, nel quale è detto che « in deroga alle disposizioni dell'articolo 4 della legge n. 141, le opere » (di che trattasi) « sono eseguite a cura del Ministero dei lavori pubblici ». Non vedo scandalo nel fatto che si sia usata la parola « deroga » per designare che certe opere, che per legge dovrebbero essere eseguite da un ministero, siano eseguite — in forza della presente legge — da un altro dicastero. A meno che non si tratti di una antipatia meramente lessicale. (*Si ride*).

Sono state mosse altre osservazioni, tutte però marginali, ad eccezione di quella relativa all'articolo 7, e che forma oggetto di un emendamento del gruppo comunista sul quale la Commissione e il Governo si pronunceranno in sede di esame degli articoli.

Quanto all'altra osservazione concernente l'articolo 5, faccio rilevare all'onorevole Maschiella che, se non si usa la dizione « il ministro dei lavori pubblici può », si esclude che lo stesso ministro possa incaricare pro-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° DICEMBRE 1967

fessori universitari o liberi professionisti di incarichi di studio, di progettazione e di collaudo.

Per quanto riguarda poi il problema della spesa disciplinato dall'articolo 4, faccio presente che è proprio questo articolo 4 (che è stato criticato da vari oratori) quello che caratterizza la legge. Esso infatti tende a far sì che le procedure siano snellite e che la realizzazione di questa opera avvenga nel modo più rapido possibile. Per questo il ministro, con suoi decreti, costituirà questo ufficio speciale, proprio al fine di non perdere altro tempo: e ciò egli farà senza aggravati di spese, servendosi cioè di funzionari e di tecnici del suo stesso Ministero. L'ufficio preposto a questo servizio assolverà nel modo migliore i suoi compiti.

Noi ci auguriamo di poter spendere per lo meno un miliardo al mese per la realizzazione di quest'opera. E se nel 1975 l'aeroporto richiederà un ulteriore potenziamento, tanto meglio: ciò dimostrerà che il flusso turistico e lo scambio di merci hanno subito un nuovo poderoso incremento, portando così benessere e notevole sviluppo economico a Roma ed a tutto il paese. Perché dunque rammaricarsi di questo, onorevoli deputati, soprattutto del gruppo liberale?

VALITUTTI. Noi siamo desiderosi del progresso.

ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desideroso del progresso è lei, ma non l'onorevole Cantalupo. Ed allora consentitemi di dire che questa non è critica costruttiva. Costruttiva è stata invece la critica fatta dal collega Maschiella, che poi alla fine ha concluso dicendo: noi facciamo queste osservazioni e diamo l'allarme perché vi sono stati dei precedenti e degli inconvenienti accaduti proprio a Fiumicino.

Ma il Parlamento deve tranquillizzarsi. Se il Ministero dei lavori pubblici ha assunto questo onere (e un giorno potrà dire di avere assunto l'onore) di questa opera, che è essenziale per i trasporti aerei del nostro paese, i quali per buona parte si concentrano proprio qui a Roma, e che rientra nell'ambito dei 100 miliardi di spesa prevista dal piano, ciò il Ministero ha fatto tenendo conto dei dati emersi dall'inchiesta: il Governo, cioè, si è comportato con il coraggio degli onesti che non hanno reticenza o paura di affrontare la realtà.

Le critiche mosse in quest'aula non hanno minimamente contestato l'esigenza di realizzare quest'opera, che rientra nell'interesse del

paese. Appunto ciò il Governo si è proposto, e intende procedere nella sua strada per raggiungere i fini che si prefigge completando anche quest'opera, la quale è, ripeto, di rilevante interesse per la nazione, per lo sviluppo della sua economia e del suo traffico aereo.

Sono pertanto certo che la Camera conforterà con il suo voto favorevole la conversione in legge del decreto-legge. (*Applausi al centro e a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti alla IX Commissione (Lavori pubblici), in sede legislativa:

« Assunzione di personale a contratto per l'autostrada Palermo-Catania » (4609) (*con parere della I e della V Commissione*);

« Integrazione di fondi per la costruzione dell'autostrada Palermo-Catania » (*approvato dalla VII Commissione del Senato*) (4611) (*con parere della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

FRANZO, *Segretario*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di lunedì 4 dicembre 1967, alle 16,30:

1. — *Svolgimento della interpellanza Malfatti Francesco sulla bonifica dell'ex lago di Bientina (1224)*.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 ottobre 1967, n. 901, concernente la disciplina relativa ad alcuni prodotti oggetto della politica agricola della Comunità economica europea (4602);

— *Relatore: Laforgia.*

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Modifiche all'ordinamento universitario (2314);

e delle proposte di legge:

BERLINGUER LUIGI ed altri: Riforma dell'ordinamento universitario (2650);

CRUCIANI: Modifiche all'ordinamento universitario (2689);

MONTANTI: Nuove disposizioni sui concorsi a cattedre universitarie (1183);

— *Relatori:* Ermini, *per la maggioranza;* Rossanda Banfi Rossana; Valittuti, Badini Confalonieri, Giomo, *di minoranza.*

4. — *Discussione dei disegni 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;

Ratifica ed esecuzione del Protocollo che modifica l'Accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (GATT) con l'inserzione di una Parte IV relativa al commercio e allo sviluppo, adottato a Ginevra l'8 febbraio 1965 (*Approvato dal Senato*) (3608);

— *Relatore:* Storch;

Ratifica ed esecuzione del protocollo per l'ulteriore proroga dell'accordo internazionale sullo zucchero del 1958, adottato a Londra il 1° novembre 1965 (3816);

— *Relatore:* Di Primio;

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia e la Norvegia per le esenzioni fiscali a favore di Istituzioni culturali, effettuato ad Oslo il 29 aprile 1966 (3868);

— *Relatore:* Bemporad;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo aggiuntivo alla Convenzione tra l'Italia e la Svezia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio del 20 dicembre 1956 e Protocollo, conclusi a Stoccolma il 7 dicembre 1965 (*Approvato dal Senato*) (4335);

— *Relatore:* Di Primio;

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Zambia sui servizi aerei concluso a Lusaka il 16 novembre 1966 (4367);

— *Relatore:* Vedovato;

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo italiano e l'Agenzia internazionale dell'energia atomica concernente la creazione a Trieste di un Centro internazionale di fisica teorica, concluso a Roma l'11 ottobre 1963 (*Approvato dal Senato*) (3969);

— *Relatore:* Bemporad;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per il regolamento delle controversie relative agli investimenti tra Stati e cittadini di altri Stati, adottata a Washington il 18 marzo 1965 (*Approvato dal Senato*) (4086);

— *Relatore:* Di Primio;

Contributi dell'Italia al finanziamento delle Forze di emergenza delle Nazioni Unite (UNEF) e delle Operazioni delle Nazioni Unite nel Congo (ONUC) (*Approvato dal Senato*) (3460);

— *Relatore:* Russo Carlo.

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge!*

Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, concernente il finanziamento per l'esecuzione di opere di completamento ed ampliamento dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (4522);

— *Relatore:* Brandi.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e ritocchi alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali (3419);

— *Relatori:* Cavallaro Francesco e Amodio;

e 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.

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

Norme sui referendum previsti dalla Costituzione e sulla iniziativa legislativa del popolo (1663);

— *Relatori:* Martuscelli, *per la maggioranza;* Bozzi, *di minoranza.*

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

AZZARO ed altri: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assem-

blea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (2493);

— *Relatore*: Gullotti.

9. — *Discussione della proposta di legge*:

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

— *Relatore*: Dell'Andro.

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 1915-1918 (*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.

16. — *Discussione del disegno di legge*:

Deroga temporanea alla Tabella 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sostituita dall'Allegato A alla legge 16 novembre 1962, n. 1622, concernente il riordinamento dei ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Esercito (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (3594);

— *Relatore*: De Meo.

La seduta termina alle 12,25.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 1° DICEMBRE 1967

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZIATE**

Interrogazioni a risposta scritta.

CAVALLARO NICOLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è pervenuto al competente Ministero, l'ordine del giorno, votato dall'assemblea generale del circolo Acli di Gravina (Catania) e se non si ravvisa la opportunità del ripristino della caserma dei Carabinieri in quel comune.

Non si può ritenere come sufficiente il motivo della mancanza di un edificio da adibire a caserma, per privare permanentemente del servizio dell'Arma benemerita.

La popolazione di Gravina è pronta ad accogliere con rinnovato calore il gruppo dei Carabinieri e collaborare con esso per la salvaguardia e la tutela dell'ordine pubblico.

(25177)

LUCIFREDI E GHIO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, dell'agricoltura e foreste, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per conoscere se siano edotti che, a seguito delle decisioni adottate dalla Società idroelettrica Valle Gramizza e dalla Società idroelettrica Laneri, a partire dal 1° gennaio 1968 verrà cessata l'erogazione dell'energia elettrica per usi sia pubblici che privati in 11 frazioni e borgate del comune di Santo Stefano d'Aveto (Genova), che rimarranno così completamente sprovviste sia di luce sia di energia industriale.

Gli interroganti ricordano che da anni sia l'Amministrazione comunale di Santo Stefano, sia essi medesimi, hanno molte volte fatta presente la gravità della situazione, derivante da vetustà e da inefficienza dei piccoli impianti delle due ricordate società, e la necessità di adottare urgenti misure per ovviare al peggio, insistendo in particolare nel chiedere che le località medesime, site tutte in montagna, sopra i mille metri di altezza, venissero servite da impianti da costruirsi per iniziativa della Direzione generale dell'economia montana del Ministero dell'agricoltura e foreste coi fondi di cui essa dispone. Segnalano ora l'indispensabilità di misure di strettissima urgenza, per evitare l'exasperazione delle popolazioni interessate ed eventuali pregiudizi anche all'ordine pubblico.

(25178)

PELLEGRINO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Chiede di sapere se è a conoscenza del grave disservizio nell'erogazione dell'energia elettri-

ca nel comune di Calatafimi (Trapani) con continue ingiustificate interruzioni tali da portare grave nocimento agli esercizi pubblici ed alla economia della cittadina;

se non ritenga di intervenire per eliminare il grave nocimento ed assicurare una regolare erogazione di energia elettrica a quelle popolazioni.

(25179)

PELLEGRINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza che la società Sirena vorrebbe separare le linee marittime D4 e D5 che collegano Trapani Pantelleria e porto Empedocle arrecando notevole danno economico alle zone interessate stante che il provvedimento di per se stesso sarebbe soppressivo della linea stessa;

se non ritenga di intervenire per scongiurare tale dannosa eventualità.

(25180)

PELLEGRINO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se è a conoscenza che l'avvocato Pietro Bonacasa, Vice pretore onorario a Mazara del Vallo nell'espletamento della sua alta funzione non mostra serenità, equità e senso di giustizia specie trattandosi di applicare le leggi agrarie della Repubblica e della regione a favore dei coloni stante che lo stesso è proprietario terriero ed in lite con suoi coloni per cui, intervenendo nella sua qualità è naturalmente spinto ad interpretazioni delle leggi su richiamate *pro domo sua* con danno della giustizia; nonostante fosse stato richiamato il Bonacasa ad astenersi dall'intervenire in vertenze agrarie persiste in inopportuna presenza creando malessere e sfiducia nei cittadini.

Se non ritenga d'intervenire presso l'organo costituzionale competente perché all'avvocato Pietro Bonacasa non sia riconfermato l'incarico di Pretore onorario per il prossimo triennio.

(25181)

ALESSI CATALANO MARIA, GATTO E RAIA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione, del turismo e spettacolo, della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza che un tratto fra i più belli del litorale jonico della Sicilia, e precisamente quello che si stende da Taormina a Capo S. Andrea, sta per essere deturpato per sempre a causa dell'autorizzazione rilasciata dal demanio marittimo di Messina ad alcune ditte appaltatrici dei lavori di scavo dei tronchi della costruenda autostrada Catania-Messina, i quali si snodano a ridosso del litorale stesso, di effettuare la discarica

dei materiali di risulta sulla spiaggia del comune di Letojami (Messina). E ciò in aperto spregio delle leggi protettive delle bellezze del paesaggio e degli interessi della ridente cittadina che, facendo tesoro dell'unica sua ricchezza, rappresentata da una splendida spiaggia a specchio di un mare limpidissimo, era riuscita ad avviare una industria turistica suscettibile di ulteriori sviluppi e, per maggiore ironia, nel momento in cui vengono alla luce i volumi contenenti gli atti e i documenti della Commissione di indagine per la tutela del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio.

Gli interroganti, poiché già in pochi giorni sono stati riversati sulla spiaggia in questione circa 80 mila metri cubi di materiale in gran parte argilloso che hanno già reso torbido quel mare già limpidissimo, rivolgono un vivissimo appello alla sensibilità dei ministri interrogati perché intervengano urgentemente affinché siano rispettate le leggi protettive delle bellezze del paesaggio, distruggendo le quali, non solo si distrugge un patrimonio di bellezza mai più ricreabile ma si distrugge l'avvenire turistico di Letojami, della stessa Taormina, di cui la spiaggia di Letojami è il naturale sbocco, e di tutto il tratto di litorale interessato; perché il demanio marittimo di Messina revochi senza indugio la licenza di discarica a mare concessa alle ditte interessate senza tenere conto nemmeno del danno che tale concessione avrebbe arrecato al patrimonio ittico della zona e quindi ai pescatori di Letojami; perché, fermo restando che l'autostrada è una opera necessaria ed indispensabile dato l'intenso traffico che rende già difficile l'agibilità sulla statale 114, trovino il modo di risolvere il problema salvaguardando la splendida bellezza del litorale di Letojami ed il suo sviluppo turistico. (25182)

PELLEGRINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è vero che il Ministro intenderebbe privatizzare servizio consegna e ritiro pacchi Trapani Vita attualmente gestito dall'amministrazione delle poste e riappaltare anche il servizio recapito pacchi del capoluogo malgrado l'esperienza negativa come rilevato da ispettori del Ministero;

se non ritenga d'intervenire perché l'amministrazione delle poste desista da tali intendimenti che, se realizzati, danneggerebbero personale e cittadini giustamente in agitazione. (25183)

PELLEGRINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è vero che le esattorie siciliane godono di tolleranza del 30 per cento e di aggio del 10 per cento senza che siano chiamate nella rendicontazione per cui in seguito alle predette tolleranze realizzano utili in violazione della legge nazionale sulle riscossioni mentre i comuni cui dovrebbe andare tanta parte delle somme trattenute dalle esattorie per quelle tolleranze si trovano nelle note difficoltà finanziarie, tra cui il comune di Marsala che da 4 mesi non paga i suoi dipendenti mentre dovrebbe incassare, se l'esattoria venisse chiamata al saldo, 600 milioni circa;

quali controlli e quali interventi intende effettuare il Ministero competente per eliminare, immediatamente tale assurdo. (25184)

BIAGIONI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, della difesa e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere se ritengono giustificato il provvedimento di escludere dall'elenco dei vincitori dei concorsi banditi dall'ENEL i giovani che non possono prendere servizio, in quanto risultano impegnati a prestare servizio militare di leva. Il fatto di essere « soldato » viene quindi a tradursi in una vera inconcepibile discriminazione in favore di quei giovani che sono risultati non idonei al servizio militare. Questo fatto inaccettabile si sta verificando attualmente, per esempio, al compartimento ENEL di Firenze. È amaro constatare quindi che la qualifica di « militare » viene considerata preferenziale non solo dall'industria privata, ma anche da un ente statale come lo ENEL. L'interrogante invita i ministri in indirizzo a volersi interessare perché molti giovani oggi alle armi, per il solo fatto di essere al servizio della Nazione, non debbano vedersi esclusi da posti di lavoro che offrono un avvenire tranquillo e sicuro, conquistati con regolare concorso, solo perché, in possesso dei requisiti fisici richiesti, vestono la onorata divisa del soldato italiano. Il servizio di leva non deve essere considerato punitivo come in questi casi che l'interrogante segnala e nei moltissimi altri che ogni giorno l'industria privata compie preferendo periti tecnici, ragionieri e giovani qualificati negli istituti professionali, ecc, che possono esibire la qualifica di militare.

JACAZZI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere i motivi che ritardano la consegna, da parte dell'impresa costruttrice, degli alloggi già completati da molti anni e

da assegnare ai profughi ed ai connazionali rimpatriati, edificati nella città di Aversa, alloggi di recente occupati da alcune famiglie di senza tetto, giustamente indignate per la assurda situazione determinatasi. (25186)

BADINI CONFALONIERI E GIOMO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se egli sia al corrente di quanto sta succedendo alla Facoltà di architettura presso l'università di Torino e per conoscere come intenda intervenire. Fra l'altro, dopo la occupazione della Facoltà avvenuta nel giugno e luglio scorso, la sessione estiva degli esami si è svolta dal 7 al 15 agosto scorso e, a titolo sperimentale, si sono consentiti i cosiddetti « esami di gruppo », estesi nella sessione autunnale, anche alle materie scientifiche. Il gruppo, forte persino di 70 allievi, decide liberamente l'argomento di studio e le materie nelle quali debbono gli studenti sostenere l'esame, le quali materie assai spesso nulla hanno a che vedere con l'argomento prescelto (rendita edilizia o teoria del plusvalore in relazione agli esami di scienza delle costruzioni, fisica, chimica, impianti tecnici, ecc.). L'esame poi viene sostenuto collettivamente, in guisa che è impossibile per il docente rendersi conto della preparazione effettuata da ogni singolo studente. Il fatto denunciato, se vero, contrasta con la serietà della Facoltà, che ha avuto nel passato nobili tradizioni ed il contrasto permane anche quando i professori — come talora pure è successo — non promuovono gli esaminandi, perché i docenti in tal modo riconoscono validità ad esami che tale caratteristica non hanno. Chiedono ancora se vero sia che la gravità dei fatti denunciati abbia indotto ben quattro professori a rifiutarsi di firmare i verbali di esame. (25187)

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che i vice pretori onorari svolgono, come è noto, utile e ampia attività coadiuvando i magistrati di carriera e spesso sostituendosi ad essi nello svolgimento delle funzioni relative ai processi civili e penali; in considerazione che tale servizio si rivela utile specialmente negli uffici dove non sono ricoperti tutti i posti in organico e che per il suddetto specifico lavoro i vice pretori onorari sacrificano spesso gran parte della loro normale attività professionale — se non ritenga opportuno stabilire, sia pure a solo titolo di rimborso spese, una indennità annua di carica

o un gettone di presenza per ogni udienza e altro lavoro giudiziario svolto dal vice pretore onorario. (25188)

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se e quali iniziative intenda adottare al fine di procedere al passaggio delle 9 cattedre di anatomia artistica nelle Accademie di belle arti dal terzo ruolo al primo ruolo.

Ciò si chiede sia in considerazione del fatto che, come risulta dalla legge 31 dicembre 1931, n. 1123, per quanto attiene la diversa distribuzione delle ore di insegnamento, l'anatomia artistica è considerata di preminente importanza, sia anche perché tutti gli insegnanti di detta disciplina sono laureati. (25189)

BADINI CONFALONIERI. — *Al Ministro del tesoro e al Ministro della riforma burocratica.* — Per conoscere come intendano ovviare alla perequazione delle pensioni per docenti della scuola collocati a riposo prima del 30 settembre 1961, con conseguente riliquidazione delle pensioni stesse.

Fa presente che al momento attuale vi sono ben quattro « categorie » di pensionati a secondo della data della loro messa a riposo con differente trattamento pensionistico: coloro che andarono in pensione prima del 1956, o prima del 1958, o prima del 1961, o dopo il 1° ottobre 1961; rileva che questa situazione assurda crea un profondo malcontento nella benemerita categoria.

Si richiama infine a quanto proposto dal Ministro del tesoro, dal Ministro della riforma burocratica e dal Ragioniere generale dello Stato nella seduta della Commissione mista del 20 maggio 1967 affinché i 25 miliardi accantonati nel passato esercizio possano essere usati per perequare le pensioni, per conoscere se essi ritengano tuttora valida tale soluzione. (25190)

URSO, LAFORGIA, BOVA, DEL CASTILLO, DE LEONARDIS E SGARLATA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del tesoro.* — Per conoscere quali provvedimenti si intendano promuovere sì da consentire anche nell'anno scolastico in corso la piena ripresa — almeno a livello degli anni passati — del piano di assistenza alimentare agli alunni della scuola d'obbligo, curato dall'Amministrazione aiuti internazionali a mezzo dei Patronati scolastici

Infatti ad oggi il mancato finanziamento dei relativi programmi predisposti dall'AAI

consentono di assistere solamente 210 mila alunni contro i 750 mila assistiti del decorso anno con evidente disagio della popolazione scolastica e specie di quella bisognosa.

Né vi è da trascurare che detta contrazione di servizio sociale si verifica nella scuola d'obbligo nel mentre opportune disposizioni di legge tendono a potenziare — a mezzo del Piano della scuola — proprio il settore assistenziale. (25191)

FRANZO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se — in relazione al nuovo veto di De Gaulle all'ingresso della Gran Bretagna nel Mercato comune — non convengano sulla opportunità di riaffermare con fermezza nelle sedi più opportune la volontà del Governo italiano di operare e di adoperarsi perché la CEE inizi al più presto i rapporti per l'ammissione della Gran Bretagna nella Comunità europea come membro a parità di diritti e doveri con gli attuali *partners*. (25192)

LUSOLI, OGNIBENE, ZANTI TONDI CARMEN E BIGI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere:

a) se è a conoscenza dell'ulteriore aggravamento della crisi di mercato del formaggio « grana » e della conseguente insostenibile situazione che si è determinata per i contadini produttori e per la economia delle province interessate;

b) se è vero che l'AIMA — autorizzata con recente decreto ad acquistare cento mila quintali di formaggio « grana » — ha stabilito di procedere all'acquisto di « grana padano » e non anche di « parmigiano reggiano »;

c) quali provvedimenti ulteriori intende adottare — anche in relazione alle proposte avanzate da parte di tutti i gruppi parlamentari in occasione del recente dibattito alla Camera dei deputati sulla conversione in legge del decreto per l'autorizzazione all'AIMA ad acquistare cento mila quintali di « formaggio grana » — per affrontare con l'urgenza che la perdurante e gravissima crisi in atto richiede. (25193)

QUARANTA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza:

che presso l'Ispettorato agrario provinciale di Salerno vi sono giacenti centinaia di

pratiche riguardanti l'acquisto di macchine agricole da finanziarsi in virtù dell'articolo 18 della legge 2 giugno 1961, n. 454 (Piano verde n. 1);

che le ditte interessate — costituite di proprietari coltivatori diretti — da anni hanno acquistato le macchine e benché collaudate dai funzionari dell'Ispettorato agrario, non hanno incassato il contributo loro assegnato in quanto l'ufficio di Salerno, a seguito del mancato accredito da parte del Ministero per tutto l'anno 1967, non ha fondi su quel capitolo.

Quali urgenti provvedimenti intende prendere. (25194)

BIGNARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dell'agricoltura e foreste, del commercio estero e del tesoro.* — Per conoscere, in relazione alla svalutazione della sterlina, della lira israeliana, della peseta spagnola, quali provvedimenti intendano prendere per evitare una crisi delle nostre esportazioni ortofrutticole verso i Paesi terzi e contemporaneamente per evitare che anche nell'area comunitaria la svalutazione delle monete spagnola ed israeliana determini importazioni di prodotti agricoli in genere e di prodotti ortofrutticoli in particolare a condizioni che possono certamente definirsi anormali.

In particolare l'interrogante rileva che lo strumento delle restituzioni previste dal regolamento CEE n. 159/66 ha incontrato grandi difficoltà di applicazione nel nostro Paese, il che ha certamente contribuito ad affievolire lo slancio delle nostre esportazioni ortofrutticole.

A tutt'oggi il decreto, pubblicato con grande ritardo, manca delle norme applicative.

L'interrogante ritiene che il sistema delle restituzioni debba essere applicato allargando l'area e modificando se necessario gli attuali limiti quantitativi previsti dal Regolamento 159 proprio allo scopo di mantenere la competitività delle esportazioni italiane sui mercati dei Paesi terzi.

Per quanto riguarda il mercato comunitario l'interrogante chiede di conoscere cosa intende fare il Governo italiano per rendere di effettiva ed automatica applicazione la tassa di compensazione, unica effettiva salvaguardia per assicurare alla nostra produzione la preferenza comunitaria. (25195)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia per sapere se sono a conoscenza che l'esattoria delle imposte dirette di Mazara del Vallo (Trapani) si rifiuta di comunicare a quel comune, ente impositore, che l'ha richiesta, l'eventuale posizione debitoria del contribuente Castelli Francesco per tributi afferenti detto ente nonostante, si presume, gli interventi della prefettura e dell'intendenza di finanza che sono stati invitati ad intervenire presso l'esattoria per fargli adempiere un atto dovuto, l'inadempienza del quale importa azione penale.

(6812)

« PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del tesoro, per appurare se esista ed abbia avuto concrete manifestazioni, l'intenzione di rimettere in discussione, procedendo nelle riliquidazioni previste dalla legge 27 settembre 1967, n. 955, in connessione con le modificazioni interpretative dell'articolo 28 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, l'importo del danno già accertato e definito dalle competenti commissioni e dagli organi liquidatori.

« Affermando, in attesa della risposta del Ministro:

1) che ogni variazione quantitativa del danno accertato dagli organi precitati, proposta o successivamente decisa in sede di riliquidazione, assumerebbe preciso significato di generica sfiducia nella serietà e nella obiettività delle commissioni, come proponenti, e nelle intendenze, come organi deliberanti, le une e le altre investite del mandato di sottoporre al vaglio più scrupoloso le domande degli interessati;

2) che la volontà del legislatore, quale emerge dal testo della citata legge 27 settembre 1967, n. 955, sarebbe elusa se le riliquidazioni non fossero una semplice rettifica, di natura aritmetica, di liquidazioni effettuate in base ad un'erronea interpretazione del menzionato articolo 28.

(6813)

« GOEHRING, GIOMO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per conoscere se abbia formato oggetto della sua attenzione una trasmissione compresa nella rubrica TV-7 di venerdì 24 novembre 1967 che, dalla sede di un'associazione di lavoratori, raccoglieva una serie di accuse a carico di imprese, tra le quali una azienda di confezioni di Brescia, per inosservanza di disposizioni di legge; e se non ritenga che il solo modo onesto di elevare una accusa sia quello di sottoporla al vaglio degli organi competenti e cioè degli ispettorati del lavoro. E se non crede inoltre, mentre l'impresa interessata si accinge ad affidare al magistrato penale la tutela della sua dignità, di richiamare la televisione di Stato al dovere di non divenire strumento di parte, venendo meno ad una obiettività che non discende da criteri discrezionali ma da obblighi inderogabili.

(6814)

« GOEHRING, GIOMO ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle finanze, per sapere:

se sono a conoscenza che l'Unione appaltatori imposte di consumo e l'INGIC non ritengono di dare corso alle normali trattative contrattuali, giustificando il loro assoluto rifiuto di prendere in considerazione le richieste dei lavoratori dipendenti perché in presenza di un provvedimento di riforma del sistema tributario;

quali iniziative intendono prendere considerato che la vertenza contrattuale dei lavoratori delle imposte di consumo si trascina da ormai due anni per l'apertura delle trattative, considerato anche che la presentazione del progetto di riforma, che per altro dovrebbe attuarsi nel 1970, non può precludere lo aggiornamento del contratto di lavoro, e del trattamento economico e normativo, in quanto esso deve continuare a regolare il rapporto di lavoro fino a quando sussiste.

(1259)

« MOSCA, LAMA ».