773.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GONELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	41261	MANENTI	41276
Disegni di legge:		MARCHESI	41261, 41262
<i>(Approvazione in Commissione)</i>	41261	MINASI	41263
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	41285	ROBERTI	41263
<i>(Presentazione)</i>	41261, 41266, 41285	SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	41264
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione):		STELLA	41273
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);		ZACCAGNINI	41261, 41266
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);		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada (1840)	41261	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)	41267
PRESIDENTE	41261	PRESIDENTE	41267
CATELLA	41280	AMENDOLA PIETRO	41267
COTTONE	41264	ANGRISANI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	41267
		BRANDI, <i>Relatore</i>	41267
		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
		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)	41268
		PRESIDENTE	41268

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

	PAG.		PAG.
Proposte di legge:			
(Deferimento a Commissione)	41285	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);	
(Ritiro)	41261		
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):			
PRESIDENTE	41285	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 (<i>Approvato dal Senato</i>) (4335);	
CAPRARA	41285		
FRANCHI	41285	Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Zambia sui servizi aerei concluso a Lusaka il 16 novembre 1966 (4367);	
Inversione dell'ordine del giorno:			
PRESIDENTE	41266	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 (<i>Approvato dal Senato</i>) (3969);	
PIGNI	41266		
ZACCAGNINI	41266	Ratifica ed esecuzione dei Protocolli sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione europea di ricerche spaziali (ESRO) e dell'Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO), firmati rispettivamente a Parigi il 31 ottobre 1963 e a Londra il 29 giugno 1964 (<i>Approvato dal Senato</i>) (4334)	41268
Votazione a scrutinio segreto 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 (<i>Approvato dal Senato</i>) (3036);		Ordine del giorno delle sedute di domani	41285
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 (<i>Approvato dal Senato</i>) (3608);			
Ratifica ed esecuzione del Protocollo per l'ulteriore proroga dell'Accordo internazionale sullo zucchero del 1958, adottato a Londra il 1° novembre 1965 (3816);			

La seduta comincia alle 15,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bemporad, Bonaiti, Fada, Fornale e Sabatini.

(I congedi sono concessi).

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Alesi ha dichiarato di ritirare la seguente proposta di legge:

« Proroga dei massimali contributivi previsti dal IV comma dell'articolo 25 della legge 17 ottobre 1961, n. 1038, in materia di assegni familiari » (4570).

La proposta di legge sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nella riunione di ieri della I Commissione (Affari costituzionali) in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

« Riordinamento di alcuni servizi centrali dell'Amministrazione finanziaria e norme integrative alla legge 19 luglio 1962, n. 959 » (testo unificato approvato dalla V Commissione del Senato) (4042);

« Modifica della tabella A della legge 12 maggio 1964, n. 303, relativa al personale esecutivo della Presidenza del Consiglio dei ministri » (4452).

Presentazione di un disegno di legge.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di

costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato ».

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

Seguito della 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) e delle concorrenti proposte di legge: Foderaro ed altri (1772) e Bima (1840).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 e delle concorrenti proposte di legge: Foderaro ed altri e Bima.

Come la Camera ricorda, nella seduta pomeridiana di ieri è mancato il numero legale su una richiesta di scrutinio segreto (successiva e prevalente su altra richiesta di appello nominale) sulla proposta sospensiva Marchesi.

Chiedo ai presentatori della domanda di votazione per appello nominale se insistano sulla loro richiesta.

ZACCAGNINI. Non insistiamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori della richiesta di votazione a scrutinio segreto se la mantengono.

MARCHESI. Non insistiamo, signor Presidente.

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. Desidero formulare una proposta circa i lavori della Camera. Ieri,

iniziandosi la discussione di questo provvedimento, sono state manifestate opposizioni e preoccupazioni, da alcuni gruppi dell'Assemblea, circa i problemi economici e di politica generale dei trasporti che il provvedimento involge. Noi deputati democratici cristiani, pur essendo persuasi (come è stato dichiarato ieri da alcuni colleghi del mio gruppo) della validità del disegno di legge, riteniamo che possa rivelarsi utile una breve pausa di rimeditazione. Tale pausa potrebbe anche consentire al Governo, ove già non lo avesse fatto, di riesaminare il provvedimento in relazione sia al contesto generale della politica di programmazione economica (e in particolare del coordinamento della politica dei trasporti nel nostro paese) sia alla politica dei trasporti della Comunità economica europea, aspetti che certamente hanno attinenza con il disegno di legge e possono renderne più chiara la valutazione.

Pertanto, propongo di soprassedere, fino a lunedì 18 dicembre, all'esame degli articoli di questo disegno di legge per consentire questa breve rimeditazione. Frattanto eventualmente, al fine di utilizzare proficuamente lo scarso tempo a disposizione della Camera prima delle festività natalizie, si potrebbe iniziare la discussione generale del presente disegno di legge; oppure, esaurita la discussione dei disegni di legge di conversione nn. 4522 e 4602, potremmo continuare la discussione generale del provvedimento sull'ordinamento universitario. La Camera valuterà quale di queste due proposte alternative sia più opportuna.

In sostanza rivolgo al gruppo comunista, che ieri ha proposto una sospensiva di bel tre mesi, la preghiera di non insistere sulla sospensiva per consentire alla Camera, dopo questa valutazione nuova che il Governo potrà fare, di esaminare il disegno di legge in oggetto nel pomeriggio di lunedì 18 dicembre.

MARCHESI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCHESI. La sospensiva che chiedemmo ieri — mi sembra di averlo anche accennato nella motivazione che ne diedi — non sottintendeva alcuna volontà ostruzionistica da parte del nostro gruppo, ma aveva semplicemente l'obiettivo di stimolare il Governo a riesaminare — e gliene offriva il tempo necessario — il suo disegno di legge in un quadro organico di misure interessanti altre branche

del trasporto terrestre e altri aspetti delle stesse attività connesse all'autotrasporto.

La fondamentale censura che a suo tempo venne fatta alle due iniziative legislative degli onorevoli Bima e Foderaro fu che esse erano mosse da fini troppo settoriali e non tenevano alcun conto delle non poche ripercussioni negative che il nuovo regime dei carichi degli automezzi avrebbe determinato in tutto il settore dei trasporti. La medesima censura investe necessariamente anche il disegno di legge del Governo, che si è totalmente ispirato alla più radicale tra le due proposte di legge. E non è di poco conto il fatto che su questa critica abbiano concordato deputati di quasi tutti i settori della Camera. Si tratta evidentemente di questioni serie, fondate su ragioni obiettive.

Che si tratti di questioni serie e molto delicate lo prova anche il non ancora composto dissidio sorto su questi problemi in seno alla Comunità economica europea, in special modo fra la Germania e la Francia. La nostra richiesta di sospensiva, signor Presidente, mirava, ripeto, ad evitare le conseguenze negative di una deliberazione non sufficientemente ponderata. L'onorevole Zaccagnini ci propone ora il deferimento del provvedimento al Comitato interministeriale per la programmazione e un breve rinvio della discussione. Il tempo accordato al comitato per esprimere il suo parere ci sembra in verità troppo breve. Tuttavia la proposta dell'onorevole Zaccagnini ci trova sostanzialmente concordi, perché essa viene incontro alle preoccupazioni che il nostro gruppo ha voluto ieri esprimere a mio mezzo.

Noi formuliamo l'augurio che il Comitato per la programmazione economica voglia tener conto della discussione che si è avuta in questa Camera due anni or sono e voglia dare una risposta concreta alle questioni principali che ne sono emerse. In primo luogo, onorevole ministro, quelle relative al coordinamento e alla immediata esigenza di riequilibrare il rapporto fra i trasporti su strada e quelli su rotaia, definendone la rispettiva funzione nell'interesse generale della nostra economia. Il problema delle ferrovie, del loro ruolo nei trasporti italiani, va affrontato senza ulteriori indugi. Con la legge n. 688 del 6 agosto di quest'anno è stato dato l'avvio alla seconda fase del piano decennale ferroviario; occorre accelerare i lavori di potenziamento e di rinnovamento della rete e del materiale rotabile e provvedere quindi tempestivamente agli ulteriori stanziamenti necessari aggior-

nando le previsioni finanziarie della legge 27 aprile 1962, n. 211.

Nella sua recente relazione la Corte dei conti ha ammonito che i problemi ferroviari devono essere riguardati e impostati nella prospettiva unitaria di una politica dei trasporti, ispirata all'essenziale criterio del coordinamento fra i diversi settori, per porre fine alla situazione di concorrenza nella quale essi attualmente vengono talora a trovarsi, situazione inconciliabile con la circostanza che tutti i settori in parola sono assistiti dall'intervento finanziario dello Stato ed è, quindi, in definitiva, il contribuente a sopportarne l'onere. Vorremmo, onorevole ministro, che questa raccomandazione fosse tenuta presente.

Anche i problemi stradali della viabilità dovranno essere considerati in tutti i loro aspetti e in tutte le loro implicazioni.

Oltre alle questioni accennate, vanno valutati gli effetti del provvedimento nell'ambito dello stesso settore dell'autotrasporto dove, come è noto, accanto alle grosse e medie imprese, esiste una miriade di piccoli imprenditori i quali, senza l'adozione di opportune norme transitorie, potrebbero subire danni assai rilevanti dall'entrata in circolazione dei nuovi automezzi.

L'avvenire di questi piccoli operatori non può essere abbandonato al giuoco spietato della concorrenza.

Occorrerà poi tener conto che, a seguito delle modifiche proposte, da 15 a 20 mila camionisti rischiano di trovarsi da un momento all'altro senza lavoro, poiché le grosse imprese tenderanno a ridurre da 2 a 1 le unità del personale di guida utilizzate in ciascun automezzo.

Anche in relazione a questo pericolo oltre che, naturalmente, per tutte le altre intuibili ragioni di ordine umano e sociale, dovremo, onorevoli colleghi, approvare subito il disegno di legge n. 1659, che ci venne trasmesso dal Senato il 17 settembre 1964, concernente l'orario di lavoro e i riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose.

Pensiamo che il Comitato, per meglio approfondire l'esame e al fine di rendere più facile la soluzione di certi problemi che investono direttamente o indirettamente i lavoratori, dovrebbe valersi della collaborazione delle organizzazioni sindacali interessate.

Con queste considerazioni e con questi auspici, signor Presidente, confermo la nostra adesione alla proposta dell'onorevole Zaccagnini e ritiro la mia richiesta di sospensiva.

MINASI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINASI. Il gruppo del partito socialista italiano di unità proletaria è favorevole alla proposta di rinvio formulata dall'onorevole Zaccagnini; ma è favorevole soltanto in quanto noi restiamo fermi nella nostra posizione, secondo la quale un provvedimento frammentario come questo, imposto dalla pretesa di grosse imprese, va decisamente accantonato. La stessa posizione abbiamo espresso allorché in Commissione abbiamo contrastato il tentativo — che poi ebbe successo — di eludere il problema della riforma dell'azienda ferroviaria e del Ministero dei trasporti col chiaro intento di eludere un più ampio discorso: quello concernente la politica dei trasporti nel nostro paese. Nella sostanza, dunque, la proposta Zaccagnini di rinvio non acquieta le nostre preoccupazioni, giacché questo problema e quello dell'azienda ferroviaria vanno affrontati nel contesto di una politica dei trasporti che si basi su determinati fondamenti i quali, per quanto ci riguarda, non sono quelli su cui poggia l'attuale politica dei trasporti del Governo di centro sinistra, ispirata alla conservazione delle strutture liberistiche nel settore.

Accettiamo quindi formalmente la proposta Zaccagnini, ma ne sottolineiamo la sostanziale inutilità.

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Signor Presidente, il nostro gruppo non ostacolerà l'accordo raggiunto da alcuni gruppi di opposizione con la maggioranza e il Governo, che sostenevano fino a ieri l'assoluta urgenza, indifferibilità e inderogabilità del disegno di legge in discussione e che oggi, viceversa, non presentando più evidentemente il problema, per sopravvenute ragioni, carattere di urgenza, di indifferibilità, di inderogabilità, ritengono che tutto debba essere nuovamente rinviato all'esame di organi extraparlamentari, per tornare poi a discuterne in Parlamento se, come e quando sarà possibile.

Noi siamo piuttosto estranei a questa strana « battaglia delle sagome » che da anni si va svolgendo fra taluni gruppi parlamentari e taluni gruppi di opposizione, fra il Governo e la sua maggioranza, la maggioranza e l'opposizione socialcomunista.

Ci saremmo attesi che il gruppo comunista, nell'avanzare ieri una richiesta di sospen-

siva su questo argomento, avesse motivato la sua proposta con l'argomento che, invece di discutere delle sagome, il Parlamento, in questo scorcio di legislatura, dovrebbe esaminare tutti quegli importanti provvedimenti di natura sociale che noi abbiamo sottoposto ripetutamente all'attenzione della Presidenza della Camera, del Governo e della maggioranza. Intendiamo riferirci al problema dell'assegno vitalizio ai combattenti e al problema dell'adeguamento delle pensioni della previdenza sociale.

Ci sembra veramente strano l'atteggiamento dei gruppi politici socialcomunisti, i quali sostengono ad oltranza, anche in sede sindacale, l'urgenza di questi provvedimenti, promuovendo agitazioni e scioperi, e poi in Parlamento — e non è la prima volta e non è la prima occasione —, invece di concorrere a determinare con il loro voto l'immediata discussione di tali questioni, che veramente stanno a cuore alle categorie sociali, si dilettono in simili esercizi di *combine* politica, in questa specie di quadriglia di rinvii, di accordi, di controaccordi e di giochi sottobanco.

Noi non possiamo che esprimere la nostra vibrata protesta e approfittiamo di questa circostanza per sottolineare ancora una volta la responsabilità dei gruppi politici di maggioranza e anche dell'opposizione di sinistra se ancora oggi, invece di discutere i problemi che investono i più alti valori sociali e morali della nazione, il Parlamento consuma le sue giornate — ne ha consumate altre due, quella di ieri e quella di oggi — in questa strana esercitazione dialettica per fini mascherati e per falsi scopi.

COTTONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche noi desideriamo protestare contro quello che si sta verificando in questa aula. Un provvedimento, già regolarmente inserito all'ordine del giorno, ad un certo momento salta fuori dall'ordine del giorno per motivi che non riusciamo bene a comprendere. Oltre tutto siamo vivamente preoccupati — se le notizie che abbiamo avuto corrispondono a verità — che, per il fatto stesso che il Parlamento abbia deciso di mettere all'ordine del giorno un determinato provvedimento, una certa categoria di lavoratori abbia minacciato uno sciopero generale. Infatti, se — ripeto — le notizie che abbiamo sono esatte, i ferrovieri avrebbero già minacciato uno

sciopero generale solo perché la Camera dei deputati si è permessa di inserire all'ordine del giorno dei suoi lavori un determinato provvedimento, quello che stasera non si discuterà.

È questo un fatto che deve essere meditato da tutto il Parlamento. Qui veramente, siamo di fronte ad una situazione limite, al di là della quale la democrazia è ferita a morte. Altro che gruppi di pressione, altro che monopoli! Qui la politica, forzando la mano al Parlamento, si intende farla nella piazza. E questo è contro ogni sana regola del giusto gioco democratico.

Vivamente preoccupati di ciò desidereremmo, in proposito, sentire l'opinione del Governo per sapere se esso accetti di subire passivamente un ricatto — è l'unica parola adatta — di questo tipo o se abbia invece la volontà politica di portare avanti i provvedimenti che esso stesso ha proposto, affermando, nel contempo, il diritto sovrano del Parlamento al rispetto del giusto gioco democratico.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Gran brutto affare, signor Presidente, onorevoli colleghi, quello di dover discutere un provvedimento in sé modesto in un periodo ormai vicino alle elezioni (dico ciò con rispetto delle posizioni di chicchessia, poiché gradirei che anche la mia trovi rispetto da parte degli altri): ognuno interviene nella discussione, chi per pensare ai « fini nascosti » e ai « falsi scopi », chi chiedendo che il Governo parli per sapere se intende sottomettersi ad un ricatto.

Qui si vuole, in questi ultimi mesi di vita parlamentare, fare qualche formidabile riforma del costume democratico. Io, con la poca esperienza che ho, posso accodarmi alle proposte, da qualunque parte vengano. Ma mi accoderei più volentieri ad una proposta modesta, riguardante un provvedimento legislativo che ieri doveva essere discusso e che ad un certo punto, mancando il numero di parlamentari necessario, è stato rinviato; nella attesa, il capo del gruppo di maggioranza relativa ha avanzato una proposta sulla quale il Governo si accinge a rispondere. Si possono poi fare tutti gli altri commenti, perché, ripeto, ciascuno di noi, oltre ad essere parlamentare o uomo di Governo, si trova in una

situazione particolare, essendo vicina la scadenza elettorale; ed è per questo che ogni commento può servire ed ogni insinuazione può essere utile.

Desidero astenermi, se i colleghi me lo consentono, dal difendere il Governo o me stesso come ministro da certe insinuazioni, in realtà poco generose, e desidero soffermarmi su poche considerazioni. Non entro nel merito del provvedimento, poiché non siamo in sede di discussione di merito. Dirò il mio pensiero al momento opportuno.

Si chiede — la richiesta è dell'onorevole Zaccagnini — che il Governo, di fronte a talune incertezze ed a taluni interrogativi, voglia riesaminare un provvedimento che è stato presentato da diverso tempo, e che, come è noto a tutti coloro che del problema si sono interessati, era stato preparato, nello stesso testo che ho presentato, dal Governo precedente a quello di cui mi onoro far parte.

Il provvedimento faceva parte di un gruppo che comprendeva anche altri provvedimenti, i quali sono stati accolti — a me pare in misura abbastanza vasta — dal Parlamento; mi riferisco alla riforma delle ferrovie, che consta di 50 articoli che toccano in maniera essenziale l'azienda; mi riferisco alla riforma del Ministero dei trasporti, con la quale, accogliendo una antichissima e reiterata richiesta avanzata da tutte le parti politiche rappresentate in Parlamento relativamente al coordinamento, è stata istituita una direzione generale per il coordinamento, direzione generale che, insieme al CIPE, dovrebbe rappresentare il modo migliore per effettuare il coordinamento stesso. E desidero ricordare che proprio in questi giorni quest'ultimo provvedimento è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Il Parlamento è liberissimo di ritenere male svolto questo coordinamento, o svolto in maniera insufficiente, ma è meno libero, a mio avviso, di non voler costatare che alcune cose si sono pure fatte.

Di fronte alla richiesta dell'onorevole Zaccagnini, sarebbe comodo dire che, se il Governo ha presentato questo provvedimento, evidentemente ne ha valutato le ripercussioni sul piano internazionale, e, in particolare, quelle che riguardano la Comunità europea; è segno che lo ha esaminato nel quadro della sua politica dei trasporti, politica che può essere accolta da alcuni, respinta da altri e criticata da tutti. Indubbiamente il Governo non può aver presentato un provvedimento senza aver esaminato nel contesto ogni altro problema.

Forse la mia lunga esperienza parlamentare, la mia esperienza fatta come deputato, più che sui banchi del Governo, mi ha sempre portato ad ascoltare con particolare attenzione le richieste del Parlamento.

Il Governo, di fronte ad una richiesta del Parlamento — anche se queste cose in coscienza si sente di poter dire di averle tutte esaminate attentamente e di aver cercato di affrontarle nel modo migliore — non si sente di opporsi; non si sente di non esaminarle ancora, al fine di vagliare ogni altro elemento per vedere quali agganci e quali ripercussioni il provvedimento in esame possa determinare, perché la discussione di esso sia anche più completa e più approfondita.

Nel non oppormi alla richiesta fatta dall'onorevole Zaccagnini — che mi pare sia, con motivazioni più o meno larghe, appoggiata da altre parti politiche della Camera, comunque non contrastata — aggiungerò che ribadisco quella urgenza che il Governo aveva già sottolineato per questo provvedimento. Per altro, ognuno dei colleghi sa che forse in questa legislatura non è stato stampato un ordine del giorno senza che questo tema non vi sia stato iscritto. Resta però l'urgenza di concludere. Mi pare quindi che possa rimanere insieme e l'atto di garbo doveroso del Governo verso il Parlamento e la possibilità per la Presidenza della Camera di fare in modo che, prima della sospensione dei nostri lavori in questo mese, si possa giungere alla conclusione di questo problema. Il Parlamento lo affronterà e lo risolverà come crede, nella sua libertà, ma è necessario che vi sia, sul problema stesso, la conclusione della Camera.

ROBERTI. Chi le dà la certezza che vi sarà la conclusione?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ella, che è un giurista raffinato e un parlamentare particolarmente esperto, sa che « conclusione » può anche significare bocciatura. Non chiedo altro: che il Parlamento affronti il problema e concluda. Se ella, poi, onorevole Roberti, vuole discutere anche su questo, scelga temi che le danno maggior vantaggio!

Sono a disposizione della Camera nel caso si ritenesse di affrontare ed iniziare subito la discussione. Tuttavia, come mi sono già fatto carico di far presente, imprescindibili impegni per riunioni, già fissate a Parigi e a Bruxelles con ministri dei trasporti di altri paesi, non mi consentiranno nella prossima

settimana di essere presente in quest'aula. Per il resto, da questo momento rimango a disposizione del Parlamento anche per una discussione immediata.

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare per modificare lievemente la mia precedente proposta.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. Secondo il calendario di larga massima dei nostri lavori, la Camera dovrebbe dedicare la seduta di lunedì 18 dicembre al condono delle sanzioni disciplinari agli statali, la giornata di martedì 19 all'elezione — da parte del Parlamento riunito in seduta comune — di alcuni giudici della Corte costituzionale. Perciò nella seduta di oggi potrebbero intervenire un paio di oratori sul disegno di legge n. 3419, rinviando poi il seguito della discussione a mercoledì 20 (e non a lunedì 18, come precedentemente da me proposto).

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Inversione dell'ordine del giorno.

ZACCAGNINI. Chiedo di parlare per proporre un'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZACCAGNINI. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di concludere, nel prosieguo della presente seduta, lo esame dei due disegni di legge di conversione di cui al punto 2) dell'ordine del giorno; di passare quindi alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge di ratifica, prevista dal punto 3). Resta naturalmente stabilito — come la Camera ha ora deciso — che si inizierà poi, nello scorcio di questa seduta, la discussione generale del disegno di legge n. 3419 con l'intervento di un paio di oratori e terminando la seduta all'ora consueta.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Zaccagnini ha proposto un'inversione dell'ordine del giorno.

PIGNI. Chiedo di parlare su questa proposta.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIGNI. Ritengo che, secondo gli orientamenti manifestati dai vari gruppi, si debba accantonare l'argomento delle modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, per riprenderlo il 20 dicembre. Infatti, su che cosa interverrebbero quei due o tre colleghi che oggi prendessero la parola? Interterrebbero oggi su un provvedimento la cui articolazione il giorno 20 potrebbe essere diversa, in quanto in questo lasso di tempo il Governo potrà ponderare la materia ed eventualmente modificare il disegno di legge. Lasciamo, dunque, meditare il Governo; il giorno 20 gli oratori dei vari gruppi potranno intervenire su una eventuale nuova formulazione del provvedimento. Non mi sembra opportuno, anche in considerazione dei precedenti, invertire ora l'ordine del giorno per poi invertirlo ancora una volta. Prego pertanto l'onorevole Zaccagnini di non insistere sulla sua proposta.

PRESIDENTE. Mi duole, onorevole Pigni, ma la Camera ha già consentito con la precedente proposta Zaccagnini diretta ad iniziare nella presente seduta la discussione generale del provvedimento, riprendendone poi l'esame il 20 dicembre.

Pongo in votazione la proposta Zaccagnini di inversione dell'ordine del giorno, nel senso di procedere immediatamente al seguito della discussione dei disegni di legge nn. 4522 e 4602 e alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge di ratifica.

(È approvata).

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCAGLIA, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro presentare, a nome del ministro del tesoro, il disegno di legge:

« Aumento del capitale della Banca nazionale del lavoro ».

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

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Come la Camera ricorda, nella seduta di venerdì scorso è stata chiusa la discussione generale.

All'articolo unico sono stati presentati i seguenti emendamenti, già svolti nel corso della discussione generale:

all'articolo 5 del decreto-legge, nel primo comma, sopprimere le parole: e di collaudo.

5. 1. Maschiella, Todros, Speciale, Amendola Pietro, Raucci, Coccia, Antonini, Bera- gnoli, Cianca, D'Alessio.

all'articolo 7 del decreto-legge, dopo il primo comma, aggiungere il seguente:

Alle espropriazioni occorrenti si applicano le norme di cui agli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli.

7. 1. Maschiella, Todros, Speciale, Amendola Pietro, Raucci, La Bella, Mazzoni, Bigi, Borsari, Zoboli.

Avverto che il Governo ha presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 7 del decreto-legge:

« Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'Ufficio tecnico erariale nei modi previsti dalla legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Ritengo che, in conseguenza, l'emendamento Maschiella 7. 1 debba ritenersi assorbito.

Per chiarezza do lettura degli articoli cui si riferiscono gli emendamenti.

L'articolo 5 è del seguente tenore:

« 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.

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.

In deroga alle disposizioni in vigore, possono essere nominati collaudatori anche funzionari in servizio presso altri Ministeri ».

L'articolo 7 del decreto-legge è così formulato:

« Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'Ufficio tecnico erariale competente, nei modi previsti dagli articoli 39 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

L'Ufficio tecnico erariale comunica al Prefetto ed all'amministrazione espropriante la indennità fissata.

La stima effettuata dall'Ufficio tecnico erariale sostituisce a tutti gli effetti la perizia giudiziale prevista dall'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 ».

Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti ?

BRANDI, *Relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento Maschiella all'articolo 5 del decreto-legge. Accetta invece l'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Il Governo ?

ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario all'emendamento Maschiella e raccomanda l'approvazione dell'articolo sostitutivo che ha proposto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Onorevole Pietro Amendola, mantiene l'emendamento Maschiella 5. 1, di cui ella è cofirmatario, non accettato dalla Commissione né dal Governo ?

AMENDOLA PIETRO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Maschiella 5. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo, interamente sostitutivo dell'articolo 7 del decreto-legge, accettato dalla Commissione.

(È approvato).

Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà successivamente votato a scrutinio segreto.

Seguito della 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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Come la Camera ricorda, nella seduta di lunedì 4 dicembre 1967 è stata chiusa la discussione generale e hanno svolto i loro interventi il relatore e il rappresentante del Governo.

Si dia lettura degli articoli, identici nei testi della Commissione e del Governo, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

DELFINO, *Segretario*, legge:

ART. 1.

« Il decreto-legge 11 ottobre 1967, n. 901, concernente la disciplina relativa ad alcuni prodotti oggetto della politica agricola della Comunità economica europea è convertito in legge con la seguente modificazione:

All'articolo 1, il quarto comma è sostituito dal seguente:

« In relazione alla riduzione di prelievo e alla sovvenzione di cui all'articolo 23, paragrafo 2, del citato Regolamento comunitario n. 120/67, per il granturco impiegato nella fabbricazione dell'amido è dovuto all'erario un importo pari all'ammontare della riduzione e della sovvenzione stessa. Detto importo è virtualmente riscosso mediante detrazione dall'ammontare della restituzione alla produzione di amido con impiego di granturco, dovuto a norma delle vigenti disposizioni comunitarie » ».

(È approvato).

ART. 2.

« Per le importazioni definitive, effettuate a decorrere dal 1° luglio 1967 sulla base di di-

chiarazione doganale presentata anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, la richiesta per la concessione delle sovvenzioni di cui all'articolo 1, secondo comma, del decreto-legge 11 ottobre 1967, n. 901, convertito in legge con la presente legge, qualora non sia stata fatta esplicitamente nella dichiarazione doganale, può essere fatta con separata istanza, da presentare alla competente dogana a pena di decadenza, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà successivamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto 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 » (3036);

« 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 » (3608);

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

« 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);

« 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 » (4335);

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

« 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 » (3969);

« Ratifica ed esecuzione dei protocolli sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

europea di ricerche spaziali (ESRO) e dell'Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO), firmati rispettivamente a Parigi il 31 ottobre 1963 e a Londra il 29 giugno 1964 » (4334).

Saranno votati per scrutinio segreto anche i disegni di legge n. 4522 e 4602 oggi esaminati.

Se la Camera lo consente, la votazione segreta di tutti questi disegni di legge avverrà contemporaneamente.

(Così rimane stabilito).

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione sui disegni di legge:

« Conversione in legge, con modificazioni, 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):

Presenti	346
Votanti	231
Astenuti	115
Maggioranza	116
Voti favorevoli	213
Voti contrari	18

(La Camera approva).

« 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):

Presenti	346
Votanti	227
Astenuti	119
Maggioranza	114
Voti favorevoli	217
Voti contrari	10

(La Camera approva).

« Adesione alla convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giu-

gno 1958, e sua esecuzione » (*approvato dal Senato*) (3036):

Presenti	346
Votanti	231
Astenuti	115
Maggioranza	116
Voti favorevoli	222
Voti contrari	9

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione del protocollo che modifica l'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (G.A.T.T.) con l'inserzione di una parte IV relativa al commercio e allo sviluppo, adottato a Ginevra l'8 febbraio 1965 » (*approvato dal Senato*) (3608):

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	326
Voti contrari	20

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	323
Voti contrari	23

(La Camera approva).

« 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):

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	326
Voti contrari	20

(La Camera approva).

« 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):

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	327
Voti contrari	19

(La Camera approva).

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

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

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	331
Voti contrari	15

(La Camera approva).

« 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):

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	332
Voti contrari	14

(La Camera approva).

« Ratifica ed esecuzione dei protocolli sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione europea di ricerche spaziali (ESRO) e della Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO), firmati rispettivamente a Parigi il 31 ottobre 1963 e a Londra il 29 giugno 1964 » (approvato dal Senato) (4334):

Presenti e votanti	346
Maggioranza	174
Voti favorevoli	242
Voti contrari	104

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese	Astolfi Maruzza
Abelli	Averardi
Accreman	Azzaro
Achilli	Badaloni Maria
Alatri	Baldani Guerra
Alba	Baldi Carlo
Albertini	Baldini
Alboni	Ballardini
Alessandrini	Barba
Amadei Giuseppe	Barberi
Amadeo Aldo	Barbi Paolo
Amasio	Barca Luciano
Amendola Pietro	Bardini
Amodio	Baroni
Angelini Giuseppe	Bartole
Antonini	Barzini
Ariosto	Basile Giuseppe
Armani	Bassi
Arnaud	Bastianelli

Battistella	Colleselli
Bavetta	Colombo Vittorino
Beccastrini	Corghi
Belci	Corona Giacomo
Belotti	Corrao
Beragnoli	Cossiga
Berlinguer Luigi	Costa Massucco
Berloffa	Cottone
Berretta	Crocco
Bertinelli	Curti Aurelio
Bertoldi	Dagnino
Biagioni	D'Alessio Aldo
Bianchi Gerardo	Dall'Armellina
Biasutti	D'Amato
Bigi	D'Ambrosio
Bo	D'Antonio
Bologna	D'Arezzo
Bontade Margherita	Dárida
Borghi	De Capua
Bosisio	De' Cocci
Botta	De Florio
Bottari	Degan Costante
Bottaro	Degli Esposti
Breganze	De Leonardis
Bressani	Della Briotta
Brighenti	Dell'Andro
Bronzuto	Delle Fave
Brusasca	De Maria
Buffone	De Meo
Busetto	De Mita
Buttè	De Pascàlis
Buzzetti	De Stasio
Buzzi	De Zan Fabiano
Caiati	Diaz Laura
Calasso	Di Lorenzo
Calvaresi	Di Mauro Ado Guido
Calvetti	D'Ippolito
Canestrari	Di Vagno
Cantalupo	Di Vittorio Berti
Caprara	Baldina
Cariglia	D'Onofrio
Carocci	Elkan
Cassiani	Ermini
Castelli	Fabbri Francesco
Castellucci	Failla
Cataldo	Fanfani
Catella	Fasoli
Cavallari Nerino	Ferrari Aggradi
Cavallaro Francesco	Ferraris
Cavallaro Nicola	Folchi
Ceccherini	Forlani
Ceruti Carlo	Fortini
Cervone	Fortuna
Cinciari Rodano	Fracassi
Maria Lisa	Franceschini
Coccia	Franco Raffaele
Codacci-Pisanelli	Franzo
Colleoni	Fulci

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

Calvaresi	Loperfido	Astolfi Maruzza	Lama
Caprara	Lusoli	Baldini	Lenti
Carocci	Magno	Barca Luciano	Leonardi
Cataldo	Malfatti Franco	Bardini	Levi Arian Giorgina
Cinciari Rodano	Manenti	Bastianelli	Li Causi
Maria Lisa	Marchesi	Battistella	Lizzero
Coccia	Mariconda	Bavetta	Longo
Corghi	Matarrese	Beccastrini	Loperfido
Corrao	Melloni	Beragnoli	Lusoli
Costa Massucco	Minio	Berlinguer Luigi	Magno
D'Alessio Aldo	Monasterio	Bigi	Malfatti Francesco
De Florio	Morelli	Bo	Manenti
Degli Esposti	Nannuzzi	Bottaro	Marchesi
Diaz Laura	Napolitano Luigi	Brighenti	Mariconda
Di Lorenzo	Natta	Bronzuto	Matarrese
Sebastiano	Nicoletto	Busetto	Melloni
Di Mauro Ado Guido	Ognibene	Calasso	Minasi
D'Ippolito	Olmini	Calvaresi	Minio
Di Vittorio Berti	Palazzeschi	Caprara	Monasterio
Baldina	Pasqualicchio	Carocci	Morelli
D'Onofrio	Pellegrino	Cataldo	Nannuzzi
Failla	Petrobono	Cinciari Rodano	Napolitano Luigi
Fasoli	Pirastu	Maria Lisa	Natta
Franco Raffaele	Poerio	Coccia	Nicoletto
Galluzzi Carlo	Raucci	Corghi	Ognibene
Alberto	Re Giuseppina	Corrao	Olmini
Gambelli Fenili	Rossanda Banfi	Costa Massucco	Palazzeschi
Gelmini	Rossana	D'Alessio Aldo	Pasqualicchio
Gessi Nives	Rubeo	De Florio	Passoni
Giachini	Sandri Renato	Degli Esposti	Pellegrino
Giorgi	Scarpa	Diaz Laura	Petrobono
Golinelli	Scionti	Di Lorenzo	Pigni
Gombi	Scotoni	Sebastiano	Pirastu
Gorreri	Serbandini	Di Mauro Ado Guido	Poerio
Granati	Seroni	D'Ippolito	Raucci
Grezzi Luigi	Sforza	Di Vittorio Berti	Re Giuseppina
Grimaldi	Speciale	Baldina	Rossanda Banfi
Guerrini Rodolfo	Sulotto	D'Onofrio	Rossana
Guidi	Tagliaferri	Failla	Rubeo
Gullo	Tedeschi	Fasoli	Sandri Renato
Illuminati	Terranova Raffaele	Franco Raffaele	Scarpa
Lama	Tognoni	Galluzzi Vittorio	Scionti
Lenti	Venturoli	Gambelli Fenili	Scotoni
Leonardi	Vianello	Gatto	Serbandini
Levi Arian Giorgina	Villani	Gelmini	Seroni
Li Causi	Zanti Tondi Carmen	Gessi Nives	Sforza
Lizzero	Zoboli	Giachini	Speciale
Longo		Giorgi	Sulotto
		Golinelli	Tagliaferri
		Gombi	Tedeschi
		Gorreri	Terranova Raffaele
		Granati	Tognoni
		Grezzi Luigi	Venturoli
		Grimaldi	Vianello
		Guerrini Rodolfo	Villani
		Guidi	Zanti Tondi Carmen
		Gullo	Zoboli
		Illuminati	

Si sono astenuti (sul disegno di legge n. 4602):

Abruzzese	Amasio
Accreman	Amendola Pietro
Alatri	Angelini Giuseppe
Alboni	Antonini

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Abenante	Jacazzi
Alini	La Bella
Amatucci	Lombardi Ruggero
Armaroli	Manco
Bersani	Mattarelli
Biaggi Nullo	Maulini
Biagini	Mazzoni
Bianchi Fortunato	Miotti Carli Amalia
Bignardi	Napoli
Bima	Pagliarani
Bonea	Pala
Bonomi	Pedini
Borra	Pucci Emilio
Borsari	Pucci Ernesto
Bova	Raia
Carcaterra	Rampa
Carra	Rinaldi
Cassandro	Rossinovich
Cattaneo Petrini	Russo Spena
Giannina	Raffaello
Cégarle	Sacchi Giuseppe
Cetrullo	Scarascia Mugnozza
Cocco Maria	Scelba
Cruciani	Servadei
Dal Cantón Maria Pia	Sgarlata
Del Castillo	Sinesio
Demarchi	Spinelli
Di Giannantonio	Sullo
Di Leo	Tambroni
Di Mauro Luigi	Tozzi Condivi
Dossetti	Urso
Gagliardi	Valiante
Galluzzi Vittorio	Veronesi
Gerbino	Viale
Gitti	Viviani Luciana
Guariento	Zanibelli
Guerrini Giorgio	Zincone

(concesso nella seduta odierna):

Bemporad	Fornale
Bonaiti	Sabatini
Fada	

Seguito della 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) e delle concorrenti proposte di legge: Foderaro ed altri (1772) e Bima (1480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 e delle concorrenti proposte di legge: Foderaro ed altri e Bima.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Stella. Ne ha facoltà.

STELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, confesso d'essere disorientato nel prendere la parola dopo le polemiche dei giorni scorsi (in forma più o meno palese), dopo il voto di ieri sera e dopo la richiesta di rinvio da parte dell'opposizione per rivedere — si dice — tutta la materia, per riorganizzarla e ristrutturarla allo scopo di conferire maggior efficacia e maggior armonia alle norme legislative che regolano la vita dell'importante settore dei trasporti. Il disegno di legge in esame, che prevede alcune modifiche del codice della strada (articoli 32 e 33) nelle disposizioni relative al peso e alle dimensioni dei veicoli da trasporto, sul quale ieri la collega onorevole Savio ha in modo egregio esposto il punto di vista non solo suo personale, ma anche della democrazia cristiana, è un provvedimento che si trascina da troppo tempo perché si possa pensare ad un suo ulteriore accantonamento.

A questo punto, i trasportatori italiani hanno il diritto di sapere che cosa li attende, quale sarà il loro futuro, che cosa riserverà loro l'avvenire. Sappiamo per esperienza — e nessuno certo può mettere in dubbio questa affermazione — che solo una categoria può sostenere il confronto con quella degli autotrasportatori in tema di pesantezza di orari di lavoro, di sacrifici e di rinunce: i lavoratori della terra.

Vi sono molti autotrasportatori che spesso, a fine settimana o nei giorni festivi, non riescono a rivedere le loro famiglie perché sono in viaggio, si può dire, 24 ore su 24. Le statistiche lo confermano: molte sciagure, molte disgrazie avvengono sulle autostrade e sulle strade italiane perché gli autotrenisti, presi dalla stanchezza e dal sonno, spesse volte finiscono fuori strada. E questo rappresenta un dramma, non solo per le aziende, ma anche per le famiglie. Oltre alla perdita del carico, si deve piangere spesso anche la perdita di vite umane.

In fatto di impegno di lavoro, gli autotrasportatori non sono quindi secondi a nessuno. Vorrei che qualcuno dell'opposizione si

fosse trovato, come il sottoscritto, non più tardi dell'altro giorno, in Piemonte, e più precisamente a Torino, dove su un percorso di sette chilometri circa, si sono trovati un'infinità di trasportatori, che in silenzio sono sfilati per le vie del centro cittadino (ho la ventura, da un anno e mezzo a questa parte, di organizzare gli autotrasportatori nella provincia di Torino e sono più di mille le ditte organizzate che hanno risposto ai richiami delle federazioni provinciali autotrasportatori di Torino).

Senza che sia stato necessario rivolgere loro tante sollecitazioni, essi sono venuti (e qualcuno magari con 30 o 40 automezzi), e hanno perso la loro mezza giornata, subendo un danno non indifferente.

Che cosa chiedono in fondo gli autotrasportatori? La manifestazione di protesta dell'altro ieri, ad opera dei trasportatori torinesi e piemontesi, è stata indetta per richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento, affinché si decidano una buona volta a prendere in esame i problemi vecchi e nuovi del settore. Vi sono problemi che si trascinano da anni ed altri che sono sorti o si vanno accentuando con il passare del tempo. In fondo gli autotrasportatori chiedono, come tutti gli altri lavoratori italiani, che sia riconosciuto loro il diritto di cittadinanza nel nostro paese e che finalmente, anche per loro, ci sia un posto nella società non come cittadini di seconda classe, ma come protagonisti attivi della vita civile, economica e sociale del paese.

Gli autotrasportatori non chiedono privilegi, né protezioni, né facili erogazioni di pubblico denaro.

Nel momento in cui — ed è questo che ci rammarica di più e desideriamo sottolineare — le cose parevano avviarsi a soluzione, almeno per quanto si riferisce a questo disegno di legge per i pesi e le misure, si è scatenata una campagna contro il mondo dell'autotrasporto. I ferrovieri hanno minacciato lo sciopero e lo hanno minacciato forse — mi sia consentita questa espressione — per ricattare il Governo e in primo luogo il ministro dei trasporti, perché non ceda alla tentazione di accogliere la richiesta di sottoporre all'esame del Parlamento e alla sua approvazione il disegno di legge in discussione.

Devo dare atto all'onorevole ministro di aver agito con tempestività e impegno nel sollecitare la Presidenza della Camera ad inserire all'ordine del giorno della Assemblea l'esame di questo provvedimento. L'impegno del ministro, del resto — l'ho anche ricordato l'altro ieri a Torino nel corso di una riu-

nione — è stato sempre pronto ed efficace. Nessuna responsabilità può essere certo attribuita al ministro per i ritardi e le remore frapposte all'approvazione del disegno di legge governativo.

Noi, onorevoli colleghi, non comprendiamo le ragioni che sono alla base della decisione del sindacato dei ferrovieri; cosa vogliono, in sostanza, i ferrovieri? Vogliono forse fermare il progresso di un settore così importante per la vita economico-sociale del nostro paese? Il settore degli autotrasporti, è bene ricordarlo, ha una notevole importanza in Italia; vogliamo anche ammettere che questo settore sia cresciuto in maniera disordinata e forse incontrollata, ma una cosa simile si è verificata anche per tanti altri settori, il cui progresso è tuttavia di notevole importanza per il nostro paese.

E non si deve dimenticare che nel periodo del dopoguerra — non intendo qui rinvangare il passato, ma certe cose è pur necessario e doveroso ricordarle — quando le ferrovie non erano in condizioni di funzionare, furono gli autotrasportatori ad assicurare le comunicazioni nella penisola, forse non per l'intero fabbisogno nazionale, ma certo per buona parte di esso.

Non riusciamo a comprendere, quindi, per quale ragione i ferrovieri minaccino lo sciopero nella eventualità che questo disegno di legge venga approvato dal Parlamento. E desidero — perché penso di rappresentare una parte di questi autotrasportatori, ed anche perché, pur essendo io di Torino, la capitale dell'automobile, il problema interessa tutti gli autotrasportatori italiani —, desidero dire alla categoria dei ferrovieri, e naturalmente al sindacato che tale categoria rappresenta, che gli autotrasportatori non sono disposti a subire né ricatti né intimidazioni di alcun genere. Lo dimostra, ad esempio, il fatto che a Torino, nel corso di una manifestazione, 1.500 automezzi di costoro hanno bloccato la città.

Quindi, se le cose non seguissero il loro corso normale, gli autotrasportatori si difenderebbero pacificamente con le armi di cui dispongono, non senza prima aver indetto un'altra manifestazione per richiamare l'attenzione del Governo e dell'opinione pubblica sul settore. Sarebbero allora, i vecchi, gli ammalati, i bambini a pagare, forse, lo scotto di questa situazione se le cose, ripeto, non dovessero andare per il loro verso, come la logica ed il buon senso dovrebbero suggerire.

Mi sono rivolto ai sindacati e ai ferrovieri. Non contestiamo loro il diritto di rivendicare

amenti o miglioramenti di qualsiasi genere, desideriamo però che tutte le autorità periferiche e centrali, la stampa e l'opinione pubblica siano adeguatamente informate su questo importante problema troppe volte dimenticato, spesso ignorato.

Una politica dei trasporti esige la tempestiva approvazione del disegno di legge al nostro esame. Non contesto, ripeto, ai ferrovieri il diritto di chiedere qualche modifica del provvedimento, ma occorre tener presente che quanto esso prevede è già in vigore in altri paesi della Comunità europea. Ora, mentre in sede comunitaria, in altri settori come quelli dell'agricoltura, dell'industria e dell'artigianato e del commercio, ogni giorno si stipulano convenzioni ed entrano in vigore nuovi regolamenti per disciplinare i rapporti tra i vari Stati, invece, proprio nel settore dell'autotrasporto, al nostro paese non è permesso di fare quanto si fa in Francia, in Olanda, nella Germania occidentale.

Il MEC è per i trasportatori italiani un passaggio obbligato: è un canale entro il quale i trasportatori italiani intendono operare in armonia con gli altri paesi del mercato comune.

Noi ci chiediamo perché (e già l'onorevole Savio ieri sera si è soffermata su questo punto) gli stessi automezzi costruiti in Italia e venduti poi all'estero, aventi la possibilità di trasportare 40 quintali di carico in più, possano venire liberamente nel nostro paese e fare così una concorrenza disonesta ai trasportatori italiani.

Noi, in sostanza, chiediamo di uniformare queste norme a quelle degli altri paesi, affinché gli autotrasportatori italiani vengano trattati e considerati alla stessa stregua degli autotrasportatori internazionali, per poter sostenere, in primo luogo, la concorrenza con i paesi della Comunità europea.

Non mi sembra di chiedere con ciò la luna nel pozzo. È solo un riconoscimento che dobbiamo dare agli autotrasportatori per mettere ordine in questo settore che domina ormai il trasporto merci in Italia. Io ho visto prendere parte alla manifestazione dell'altro ieri a Torino addirittura (casualmente se volete) autotrasportatori che venivano dall'Inghilterra. Tutto ciò è inaccettabile se pensiamo che i nostri autotrasportatori molto spesso lavorano, come si suol dire, per un piatto di lenticchie, mentre gli autotrasportatori stranieri vengono qui a fare quello che sarebbe legittimo facessero gli autotrasportatori italiani.

Rivolgo, pertanto, la mia preghiera all'onorevole ministro perché intervenga nella

sede opportuna affinché, attraverso una migliore armonizzazione dei rapporti con i paesi stranieri, si ponga fine a questo stato di cose. È un atto di giustizia questo che dobbiamo compiere per gli autotrasportatori italiani, i quali oltre tutto pagano profumatamente i loro pedaggi sulle autostrade, la tassa di circolazione, le tasse sul gasolio, i premi alle compagnie di assicurazione, ecc. Il Parlamento, quindi, renderà giustizia agli autotrasportatori se approverà quanto prima questa modifica.

Gli autotrasportatori sono una categoria fortissima dal punto di vista numerico: essi sono, infatti, circa 200 mila; però, se consideriamo tutti gli altri lavoratori più o meno direttamente interessati a questo settore, possiamo ben dire che sono circa un milione i lavoratori interessati all'autotrasporto. Occorre aggiungere che questo dato di fatto non deve però minimamente turbare la categoria dei ferrovieri per quanto riguarda la sorte delle loro istanze. Il settore dei trasporti, come ho già detto, si muove su due direttrici — gomma e rotaia — le quali tuttavia non sono in antitesi tra loro. Il settore dei trasporti, in conseguenza della congiuntura, ha subito una grossa battuta d'arresto, che però ha saputo superare in modo egregio. Ora, se si vuol favorire lo sviluppo civile, sociale ed economico del paese, non si possono opporre continui rifiuti alle legittime richieste di questa benemerita categoria; ecco perché ritengo assurda e ingiustificata una manovra che tenda non solo a ritardare, ma addirittura ad impedire, nel corso della presente legislatura, l'approvazione di questo disegno di legge. A ognuno sia dato il suo; i ferrovieri hanno sempre avuto e ancora avranno quanto loro spetta, ma ritengo che gli autotrasportatori, per la loro funzione, per l'impegno con cui compiono il loro lavoro, per i rischi che corrono in conseguenza del capitale che impiegano, abbiano il diritto di vedere accolte le loro istanze.

Noi riteniamo che il mancato accoglimento di tali richieste rappresenterebbe per questa categoria una beffa ed una enorme ingiustizia. Vari sono i problemi e le richieste contenuti in un ordine del giorno inviato al Presidente del Consiglio dei ministri, ai ministri interessati e, penso, anche al Presidente della Camera. Ma noi ci accontentiamo di procedere per gradi, un poco alla volta. Dimostriamo, in questo momento, la nostra sensibilità nei confronti di un problema che indubbiamente riveste una grande importanza. Le categorie interessate hanno il diritto di conoscere il futuro che le attende. Come ha

rilevato anche l'onorevole Marchesi, esiste per molti autotrasportatori il problema del rinnovo del loro parco automobilistico; di conseguenza, esiste il problema dei pesi e delle misure dei nuovi automezzi. Inoltre, a molti si pone il problema di un adeguamento del parco esistente. Agli uni e agli altri dobbiamo rivolgere la nostra attenzione benevola e il nostro interessamento, perché si realizzi una armonica regolamentazione della materia. Siamo noi, Governo e Parlamento, a dover indirizzare gli autotrasportatori sul giusto binario. Se il Parlamento accoglierà questa istanza, penso che gli autotrasportatori italiani — piccoli, medi e grandi, in qualunque posizione essi si trovino — si sentiranno debitori verso il paese e verso la società e proveranno un senso di gratitudine che va forse al di là della nostra immaginazione e del nostro modo di concepire e di valutare l'andamento della vita nazionale. (*Applausi al centro*).

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

MANENTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, prima di entrare nel merito del progetto di legge che stiamo discutendo, vorrei ricordare che la Camera ebbe già a discutere le proposte di legge Foderaro e Bima. Anche allora la posizione espressa dal mio gruppo fu critica verso la politica dei trasporti attuata nel nostro paese. Dimostrammo la necessità e soprattutto l'urgenza di affrontare il problema dei trasporti nella sua interezza ove si voglia davvero risolvere la crisi profonda che investe il settore.

In tutte le occasioni noi comunisti abbiamo messo in evidenza qual è la situazione dei trasporti in Italia. Io credo che sia sufficiente partire da un dato riconosciuto da tutti: cioè che il 72 per cento del trasporto merci si effettua su strada e solo il 28 per cento per ferrovia. Queste cifre indicano una delle cause fondamentali dei troppi incidenti che accadono sulle nostre strade, le quali, appena sufficienti per una normale circolazione, sono completamente inadeguate a sopportare il sovraccarico del traffico dei trasporti commerciali.

Noi siamo convinti che i trasporti in Italia abbiano una struttura irrazionale. Non credo di esagerare se la definisco caotica, giacché non consente di svolgere una funzione propulsiva per lo sviluppo equilibrato della nostra economia. Credo che tutti noi concordiamo sul fatto che nel nostro paese incida enor-

memente sul costo della vita l'aumento di prezzi dovuto al trasporto delle merci dal produttore al consumatore. Se il Governo avesse affrontato con serietà il problema dei trasporti, certamente la popolazione ne avrebbe tratto vantaggio. L'irrazionalità del sistema dei trasporti è uno dei principali motivi dello altissimo costo della distribuzione dei prodotti. Anche in questo settore le grandi compagnie di autotrasportatori hanno realizzato enormi profitti, con grave danno del produttore e del consumatore.

Noi abbiamo criticato il Governo per non aver saputo o non aver voluto intraprendere il rinnovamento della nostra rete ferroviaria. Possiamo anche comprendere, quindi, che per i produttori sia necessario in alcuni casi ricorrere a un rapido trasporto su strada con automezzi propri, per sottrarsi alla perdita di tempo e quindi di denaro cui andrebbero incontro se distribuissero le loro merci per ferrovia. Il servizio ferroviario, infatti, non è più adeguato alle necessità della nostra economia attuale; e questo non per colpa dei tecnici, ma a causa dell'arretratezza in cui si trova la nostra rete nazionale in conseguenza di una errata politica dei trasporti.

Questa arretratezza non ci danneggia solo sul piano interno, ma finisce per influire negativamente anche sulle nostre relazioni commerciali con l'estero. A questo proposito voglio ricordare che, mentre in Italia l'autotrasporto individuale incide sul reddito nazionale nella misura dell'11 per cento, in Gran Bretagna questa incidenza è del 10 per cento, in Germania del 9,9 per cento e in Francia del 7,8 per cento. Ciò significa, in definitiva, che noi entriamo nella competizione internazionale con costi più alti di quelli dei paesi concorrenti.

Consideriamo ora un'altra fondamentale contraddizione esistente nel settore dei trasporti, alla quale nessuno dei Governi diretti dalla democrazia cristiana in questi ultimi vent'anni ha saputo o voluto porre rimedio: la penetrazione privata, mediante la gestione del servizio, nelle infrastrutture pubbliche, siano esse ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali, ecc. Ciò genera evidentemente uno spostamento dal settore pubblico a quello privato effettuato a spese dello Stato, con investimenti pubblici pagati dallo Stato.

È, quindi, una logica conseguenza che, agevolati dall'esistenza di infrastrutture che non incidono sulle spese del settore privato, gli investimenti si dirigano prevalentemente verso la motorizzazione privata, creando squilibri addirittura assurdi se si considera, ad esempio,

che in Italia la somma investita per autoveicoli e spese di motorizzazione privata supera quella investita in agricoltura. Dato lo stato attuale di abbandono delle nostre campagne (e mi limito a citare le Marche e la Toscana), è facile desumere in quale misura questo squilibrio incida sulla nostra economia.

Che cosa ha provocato il carattere irrazionale del sistema dei trasporti? Una rete di autostrade che in alcune zone solca una campagna rimasta in un pauroso stato di arretratezza; una rete di strade e di autostrade create e studiate per favorire una distorta politica di investimenti, che non considera in un quadro d'insieme i fattori di produzione, distribuzione, risanamento agricolo, potenziamento industriale regionale, risanamento di zone depresse, bensì subisce le scelte dei gruppi privilegiati del nostro paese. Abbiamo, non lontano dalle tanto decantate autostrade, intere province che « vegetano », perché la politica attuale dei trasporti non permette ivi insediamenti economici.

Inquadrare una politica armonica dei trasporti in una visione generale dello sviluppo economico del paese: ecco — a nostro avviso — la prima essenziale scelta da compiere. Se per attuare questa politica è preferibile questo o quel mezzo di trasporto, secondo le convenienze delle diverse zone, non saremo noi ad opporci, giacché la nostra non è una posizione preconcepita. È evidente che la scelta va fatta nelle opportune sedi (Parlamento, regioni, province, comuni), tenendo essenzialmente conto della maggiore convenienza dal punto di vista economico.

Qual è invece la politica seguita dal Governo? Una politica di appoggio al settore privato, verso il quale si sposta il traffico delle ferrovie, con notevole danno per il pubblico denaro, giacché è a carico dello Stato la spesa per il rinnovo e la manutenzione delle infrastrutture, mentre i trasporti privati usufruiscono di queste ultime contribuendo solo relativamente alla loro manutenzione.

Conseguenza di questa politica è la inadeguatezza degli investimenti nel settore ferroviario, che ha impedito di rinnovare e di ammodernare tutta la rete. Inoltre, il traffico più redditizio sta diventando un monopolio dei trasportatori privati, lasciandosi allo Stato lo ingrato compito di trasportare le merci più povere.

Oggi si assiste allo smantellamento — o per lo meno si è progettato da parte del Ministero di farlo — di migliaia di chilometri di linee a scarso traffico.

A proposito del taglio dei cosiddetti « rami secchi » ferroviari (le è sicuramente stata trasmessa signor ministro, copia di una deliberazione del comitato regionale per la programmazione economica delle Marche, nella quale la si invita ad astenersi dal prendere qualsiasi provvedimento del genere — ad esempio, per la linea Pergola-Fabriano — ove non abbia prima consultato gli organismi preposti all'elaborazione dei piani regionali), mi si consenta di accennare per inciso alla situazione delle ferrovie della mia regione: le Marche.

In questa regione si sta smantellando, o si progetta di smantellare, una serie di tronchi ferroviari. Ad Urbino, signor ministro, studiano all'università e negli istituti medi superiori ben 18 mila studenti, che provengono soprattutto dai vari centri della regione. Gran parte di essi raggiungono la città in ferrovia. Se questa fosse soppressa, per molti si presenterebbe il problema se proseguire o meno gli studi, dato che tra Urbino e i vari centri della regione non esistono altri collegamenti, o, se esistono, non consentono agli studenti di frequentare gli istituti o l'università rimanendo in famiglia.

Non mi si accusi di campanilismo, se considero quale incidenza negativa avrebbe sul movimento turistico la soppressione del tronco ferroviario Fano-Urbino — unico collegamento per ferrovia tra il centro costiero e la città famosa in tutto il mondo per i suoi tesori artistici — e, di conseguenza, quali ripercussioni quel provvedimento avrebbe sull'economia di Urbino, che dipende in gran parte dal turismo. Fermignano, unico centro industriale del retroterra della provincia di Pesaro, rimarrebbe tagliato fuori dalle grandi linee di comunicazione. Tagliata fuori e condannata ad una lenta agonia sarebbe anche Pergola, che è già considerata zona depressa.

In questi giorni sono pervenuti a noi deputati — e credo ai ministri — lettere, memoriali, ordini del giorno dai comuni e dalle province interessate: in tutti indistintamente si protesta per la soppressione della ferrovia ventilata dal Ministero dei trasporti.

Si afferma che questi tronchi ferroviari sono passivi. Ma si pensi che il tratto centrale di questa linea — quello Fermignano-Pergola — non è mai stato ricostruito, essendosi anzi proceduto a smantellarlo. Con questa decisione si è condannato tutto il retroterra della provincia di Pesaro-Urbino ad un completo isolamento.

Fabriano ha subito un colpo mortale con la chiusura di molte sue industrie. Sopprimendo il tratto di ferrovia Fabriano-Pergola, si aggraverà ancora di più la sua economia.

Dico queste cose perché desidero ricollegarle al fatto che si è seguita nel nostro paese una politica dei trasporti che noi criticiamo con molta severità.

Oltre ai motivi generali che sono esposti in molteplici prese di posizione delle comunità locali, nel caso dei due tratti Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno e Civitanova-Macerata vi sono ragioni ben più pertinenti che suggeriscono un potenziamento e non uno smantellamento delle linee indicate.

Per quanto riguarda la ferrovia ascolana, il suo stato attuale è deprecabile e pietoso. Vorrei, onorevole ministro, dipingerle le cose proprio come stanno: vengono impiegate le più vecchie littorine a nafta, rumorose e sporche, che impiegano un'ora per percorrere 28 chilometri! Ecco le ragioni per cui il trasporto avviene su strada e non su ferrovia! Accanto a questo servizio, vi è da San Benedetto del Tronto un servizio di corriere dell'Istituto nazionale trasporti. Esso incontra il favore dei viaggiatori: noi lo ammettiamo molto serenamente. Tuttavia occorre tener presente che la ferrovia attraversa la valle del Tronto: una plaga a coltura agricola intensiva, densamente popolata e destinata a subire un inevitabile processo d'industrializzazione. È fuor d'ogni dubbio che lo smantellamento della ferrovia porterebbe un duro colpo a queste prospettive. In ogni caso gli investimenti necessari per il miglioramento della sede stradale e per l'utilizzazione dei mezzi di locomozione stradale, calcolabili facilmente nell'ordine di miliardi, non si giustificerebbero se non considerando le scelte politiche che il Governo fa su scala generale. È sorta ad Ascoli una zona industriale, i cui insediamenti attuali sono già consistenti — basti pensare alla cartiera Mondadori — e costituiscono la base di uno dei poli di sviluppo per quella zona. E però un controsenso parlare di polo di sviluppo industriale e sancire nello stesso tempo la fine di un mezzo di trasporto che oggi si rivela, nei paesi a più ampia industrializzazione, insostituibile ed economicamente conveniente.

Quanto al tratto ascolano, è evidente che l'eliminazione della ferrovia corrisponderebbe a criteri di politica economica di assoluta cecità. La densità della popolazione, il processo di industrializzazione di un'agricoltura che è già collegata con l'intera Europa, il polo di sviluppo di Ascoli: sono tutti ele-

menti che ne consigliano piuttosto — adesso e per il futuro — un ammodernamento, sia per il traffico delle merci sia per quello dei passeggeri.

Noi abbiamo presentato già da molti mesi, onorevole ministro, alcune interrogazioni su queste importanti questioni. Ma non abbiamo mai ricevuto risposta, pur trattandosi di problemi essenziali per la nostra regione.

Le stesse considerazioni facciamo per la ferrovia che attraversa il territorio della provincia di Macerata, sottolineando che al miglioramento del servizio ferroviario è interessato un capoluogo di provincia situato nell'entroterra e collegato col resto del mondo proprio grazie alla ferrovia. Se il Governo volesse fare una diversa politica dei trasporti, puntando sui concetti che si sono affermati largamente nel mondo (carattere sociale del servizio, prevalenza dell'interesse pubblico su quello privato), troverebbe proprio in provincia di Macerata gli strumenti più adatti. Esiste un'antica industria di costruzione di materiale rotabile ferroviario, la ex Cecchetti di Porto Civitanova (ad essa sono venute meno in questi anni proprio le commesse dell'Azienda ferroviaria, e ciò ha determinato una seria crisi per l'azienda). Anche sotto questo profilo v'è motivo di insistere affinché non si considerino tali tratti come « rami secchi ». I casi che esaminano sono esemplari per mettere sotto accusa l'amministrazione, questo giardiniere che prima fa di tutto per uccidere la pianta, poi vuole l'autorizzazione per tagliarla perché non rende. È un gioco pericoloso, signor ministro, che non può essere avallato, secondo noi, da alcuna persona di buon senso. Non è infatti per obbedire a considerazioni campanilistiche che tutti gli enti locali, con convergenza di giudizi e di intenti, si oppongono allo smantellamento dei tratti in questione. Occorre affermare anche in questa sede che bisogna fermare l'« operazione rami secchi » delle Marche.

Questa regione, infatti, ha pagato e paga duramente le spese di uno sviluppo economico distorto. Oggi le forze politiche sono unite e finalmente concordi nell'elaborare un piano di sviluppo economico. Fra le ricerche che l'Istituto di studi degli enti locali (ISSEM) deve compiere entro breve tempo, v'è quella sull'assetto territoriale, unitamente ad un riesame generale della viabilità e dei trasporti. Si esaminino almeno le conclusioni di tali studi, prima di prendere decisioni burocratiche. Questo è richiesto dagli organismi interessati, che inviano ripetute petizioni ai ministri e ai parlamentari. Eliminando i co-

siddetti « rami secchi », non si ammodernano la ferrovia: la si distrugge. Poi si costata che le strade, senza le ferrovie, sono insufficienti.

Lo Stato spende miliardi per le strade, i privati investono altri miliardi nei mezzi di trasporto, e così all'infinito. E che cosa si ottiene? Non certo un miglioramento del servizio; non certo maggiori comodità per gli operai e per gli studenti; non certo minori spese per ogni cittadino; non certo minori costi per il piccolo industriale, figura caratteristica del mondo imprenditoriale marchigiano. Sono tutti problemi, signor ministro, strettamente connessi al problema delle ferrovie; e noi li sottolineiamo per mettere in evidenza le conseguenze fallimentari della politica seguita nel settore dei trasporti.

L'aumento dei carichi previsto dal disegno di legge, onorevole ministro, non è sopportabile per le nostre strade, come è stato detto e ripetuto in molti interventi.

Il Consiglio della Comunità economica europea dette a suo tempo incarico alla Commissione di fissare, in collaborazione con gli esperti governativi, un inventario delle strade degli Stati membri che potessero sopportare, tenendo conto dell'intensità del traffico, veicoli con carico di 13 tonnellate per assale. Le risposte, che si riferiscono al gennaio 1965, sono state le seguenti: Francia, Belgio e Lussemburgo hanno dichiarato che la totalità delle loro strade può sopportare le 13 tonnellate; Germania e Paesi Bassi hanno indicato che solo alcune delle loro strade potrebbero sopportare le 13 tonnellate, aggiungendo che la trasformazione della parte rimanente della loro rete stradale comporterebbe spese enormi; l'Italia ha dichiarato di non possedere nemmeno una strada che possa sopportare le 13 tonnellate.

Non credo che la situazione illustrata nel 1965 dagli esperti della Commissione della CEE sia sostanzialmente cambiata. Ciò significa che la rete di autostrade esistente è già oggi inadatta al nuovo tipo di traffico. La situazione delle nostre strade, già oggi insufficienti, sarebbe notevolmente peggiorata dalla pretesa di trasportare su strada merci che dovrebbero essere trasportate per ferrovia.

Il provvedimento è quindi contrario all'interesse fondamentale della specializzazione del traffico — in particolare di quel traffico a lunghe distanze che è specifico delle ferrovie —, imporrebbe un'enorme usura alla nostra rete stradale e sarebbe di grande disagio per la circolazione.

Bisogna considerare altresì che il provvedimento danneggerebbe i piccoli e medi tra-

sportatori, che si troverebbero in gravissime difficoltà per l'improvviso deprezzamento di un capitale costituito da mezzi che forse non hanno ancora completamente pagato. Il provvedimento favorirebbe invece la concentrazione, mettendo in moto una tendenza di carattere monopolistico.

Signor Presidente, si è già parlato — ma vorrei ancora sottolineare l'argomento — delle tragedie che avvengono sulle nostre strade. Basterà citare il numero dei morti nel 1966 in Italia per incidenti stradali: 8.720, ossia 24 al giorno, uno all'ora. Io ritengo che questa cifra paurosa dovrebbe farci meditare, prima di insistere sul disegno di legge in discussione, col quale si aumenterebbe il traffico di merci su strada.

Mi meraviglia la contraddizione in cui cade l'onorevole Stella nel sostenere caldamente questo disegno di legge quando sulle strade italiane avvengono le tragedie che ognuno di noi conosce. Nemmeno credo che questo disegno di legge sia sostenibile quando si consideri — secondo quanto ho già detto — l'alta percentuale (72 per cento) del trasporto che in Italia si effettua su strada, a differenza di altri paesi dove tale percentuale si aggira solo sul 30 per cento.

Vorrei ricordare, signor ministro, che — come ella sa molto bene — nella relazione per la maggioranza sul bilancio dei trasporti per il 1967, tutti i colleghi della Commissione avendo riconosciuto l'alta percentuale di merce trasportata su strada, si proponeva di aumentare il pedaggio sulle autostrade al fine di dirottare i trasporti verso le ferrovie. Era una proposta che veniva dal relatore per la maggioranza sul bilancio, onorevole Fortini!

Noi ci opponemmo a che si risolvesse il problema dei trasporti con l'aumento dei pedaggi, sostenendo che la crisi sarebbe stata superata e risolta con una politica radicalmente diversa da quella seguita dal Governo. È inutile che voi della maggioranza ricorriate a questi espedienti senza affrontare radicalmente il problema: non solo gli espedienti non serviranno, ma anzi aggraveranno la crisi che investe già così profondamente il settore. Vi rendete conto che, con questo provvedimento, mettete in crisi tutti i piccoli autotrasportatori? Vi rendete conto che getterete sul lastrico migliaia di autisti? Infatti, anche se non fa diminuire i trasporti su strada — anzi, li fa aumentare — questo provvedimento favorirà la riduzione del personale viaggiante, mentre appesantirà il già gravoso lavoro di quanti continueranno a farlo, provocando pertanto un maggior numero di incidenti do-

vuti a stanchezza. Saranno favorite inoltre le grandi ditte trasportatrici, accentuandone così il carattere monopolistico.

Noi vi rivolgiamo una domanda precisa: perché avete tanta fretta di approvare questo provvedimento? Avete sempre sostenuto la necessità di affrontare il problema dei trasporti con una riforma radicale: ebbene, oggi dimenticate tutto e insistete soltanto per la frettolosa approvazione di questo provvedimento. Ella, signor ministro, ha sostenuto anche in Commissione (e gliene abbiamo dato e gliene diamo atto) la necessità di affrontare nel suo complesso il problema dei trasporti. Ora ritenete davvero, signori del Governo, di affrontare oggi seriamente il problema, con provvedimenti di così ristretta portata?

Noi crediamo di no. Questa legge non è urgente. Urgente è invece una riforma radicale, che tenga conto delle esigenze della nostra economia nella sua interezza.

Molto meglio sarebbe stato se la maggioranza avesse elaborato una riforma in stretto collegamento con le associazioni interessate, con le regioni, con le province, con i comuni, studiando attentamente il problema in ogni suo aspetto e colpendo la speculazione nociva all'interesse di tutto il paese.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, le mie considerazioni a sostegno della nostra opposizione a questo disegno di legge scaturiscono dalla reale situazione economica del paese. E riteniamo di avere indicato la strada da seguire se davvero si vuol risolvere la crisi che travaglia uno dei settori più importanti della nostra economia.

Mi auguro, prescindendo da ogni considerazione politica, che la maggioranza, prima di prendere decisioni avventate, voglia considerare le ragioni del nostro no a questo disegno di legge. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Catella, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a tenere conto, nella applicazione della legge, del necessario coordinamento con le norme comunitarie in materia ».

L'onorevole Catella ha facoltà di parlare.

CATELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritengo opportuno sottolineare l'importanza del disegno di legge in esame, che adegua alle direttive del-

la CEE la nostra legislazione in materia di pesi e di dimensioni dei veicoli industriali; tali direttive, come è noto, raccomandano di portare i limiti di peso per i veicoli industriali a tre assi semplici a tredici tonnellate, per quelli a due assi a 19 tonnellate, per quelli a tre assi a 26 tonnellate e per gli autotreni a 38 tonnellate. Questo perché tali limiti di peso, che sono quelli adottati dalla Francia, dal Belgio, dal Lussemburgo e dalla Germania per i trasporti internazionali, saranno certamente quelli fissati dalle norme comunitarie che entreranno in vigore nel 1970.

Quindi, approvare questo disegno di legge equivale oggi a eliminare varie cause di incertezza del mercato italiano nel campo industriale e nel campo dell'esercizio, difficoltà di esportazione, uno stato di inferiorità dei nostri autotrasportatori, con vantaggiose conseguenze sull'impiego di manodopera in tutti e due i settori: quello industriale e quello dei trasporti.

È noto che il ritardo nell'approvazione di questa legge ha dato luogo, nel mercato italiano dei mezzi di trasporto pesante, a un atteggiamento di attesa e di incertezza molto evidente da parte di tutti i nostri autotrasportatori e ha provocato un rallentamento e una stasi pressoché totale.

Quest'incertezza ha minacciato di creare, anzi, direi, ha creato, una situazione molto difficile per l'industria e per gli autotrasportatori e come conseguenza indiretta anche per l'economia del paese e per la piena occupazione di tutti coloro che lavorano ed operano in questo settore. Infatti, oltre al fatto che l'industria incontra difficoltà nel collocare i veicoli di vecchio tipo sul mercato interno, mentre non può ancora collocare quelli di nuova produzione, in quanto la vendita di essi è legata all'approvazione di questo disegno di legge, la cosa grave è che gli autotrasportatori italiani sono costretti a subire sempre di più la concorrenza di quelli stranieri i quali dispongono di veicoli più veloci e più efficienti.

Quello che è più grave è che questi ultimi circolano liberamente, con crescente intensità, sulle strade del nostro paese. Forse a Roma il fenomeno non si nota molto, ma a Torino, che è una città quasi di frontiera, i veicoli stranieri si vedono transitare in continuazione. Da un controllo effettuato al valico di Moncenisio dal 15 giugno al 15 agosto 1966, si è potuto accertare che sono transitati in entrata e in uscita ben 3.072 autocarri francesi (il 45 per cento del totale); 1.101 autocarri belgi (il 16,1 per cento del totale); 155 auto-

carri di nazionalità varia (pari al 2,3 per cento del totale) contro 2.510 autocarri italiani, che rappresentano solo il 36,6 per cento dei veicoli transitati. I veicoli stranieri che sono transitati al valico del Moncenisio erano tutti rispondenti alle direttive comunitarie. D'altra parte, è facilmente accertabile che le maggiori imprese italiane interessate ai trasporti internazionali, contrariamente a quanto avveniva qualche anno fa, quando si registrava l'uso prevalente di un certo numero di veicoli italiani da parte di autotrasportatori stranieri, oggi si servono di autocarri stranieri per il 60 per cento del loro fabbisogno sulle lunghe distanze internazionali. E vi sono anche trasportatori italiani che hanno già iniziato la creazione di società all'estero per poter effettuare i trasporti anche in Italia valendosi del nome di imprese straniere. Si tratta, d'altra parte, oltre che di un adeguamento inevitabile alle norme del Mercato comune che andranno in vigore nel 1970, di trovare un'equa soluzione, un compromesso possibile tra i vari settori interessati ai programmi dei trasporti: cioè le ferrovie dello Stato, gli autotrasportatori su strada, l'industria. Si tratta insomma di riconoscere e completare il soddisfacimento di un'esigenza che deriva dal progresso tecnico in continua evoluzione ed in continuo miglioramento.

Ho già avuto occasione di ricordare altre volte che una riduzione del peso complessivo degli autotreni, dalle 44 tonnellate della regolamentazione attuale alle 38 tonnellate della regolamentazione proposta, avvantaggerà certamente e considerevolmente il trasporto ferroviario a lunga distanza, mentre l'autotrasporto ricaverà a sua volta un giusto compenso dai servizi isolati nel mercato interno e soprattutto dai lavori di cantiere, dai lavori dell'edilizia e dai lavori pubblici, che incidono in proporzione del 40 per cento sull'uso dei veicoli pesanti.

Tutto questo non danneggerà le ferrovie e consentirà una maggiore autonomia, una maggiore agibilità, una riduzione di costi proprio in quei settori in cui la riduzione dei costi è determinante dal punto di vista sociale, sia che si tratti di realizzare più opere pubbliche a parità di costi, sia che si tratti di spendere di meno a parità di opere, sia che si tratti di realizzare un maggior numero di costruzioni civili, per le esigenze della popolazione, a costi sempre minori.

D'altra parte, l'approvazione di questo disegno di legge eliminerà la condizione di inferiorità in cui gli autotrasporti italiani si trovano attualmente di fronte alla concorren-

za dei paesi esteri, i quali, come si è detto, possono far circolare in Italia veicoli di portata maggiore, corrispondente a quella proposta dal disegno di legge che stiamo esaminando.

Dall'approvazione di questo disegno di legge ricaveranno senz'altro un vantaggio anche l'industria, che uscirebbe dall'attuale situazione di incertezza in cui la pone la necessità di continuare a produrre veicoli superati nelle caratteristiche tecniche, oppure veicoli proporzionati alle necessità attuali, ma che tuttavia vedono limitata la loro possibilità di impiego dall'attuale assurda regolamentazione.

Ovviamente, non si può certo pretendere che l'industria costruisca due tipi di veicoli, un tipo per il mercato interno e l'altro per il mercato estero, senza che ciò comporti un notevole aumento dei costi, con danni gravissimi per l'occupazione della mano d'opera specializzata che opera in questo settore.

Alcuni colleghi che si oppongono a questo disegno di legge hanno manifestato la preoccupazione che l'inserimento di automezzi più pesanti, con caratteristiche più moderne, possa provocare una notevole e dannosa concorrenza al trasporto ferroviario. Questa preoccupazione, secondo me, è assurda; non dico l'esperto, ma lo studioso dei problemi dei trasporti sa bene che i vari tipi di trasporto sono tutti integrati e reciprocamente complementari. Va pertanto respinto il concetto secondo il quale, solo perché uno di questi settori consegue miglioramenti tecnici che permettono di contenere i costi e di aumentare la portata, lo si deve frenare per il timore che ne vengano danneggiati gli altri tipi di trasporto. Così facendo, si attua una politica di socialità settoriale a favore di particolari rami del trasporto (in questo caso a favore del settore ferroviario), mentre invece il nostro compito deve essere quello di migliorare il rendimento globale dell'apparato dei trasporti, dando il massimo riconoscimento e la massima possibilità di applicazione a tutti i nuovi ritrovati tecnici e a tutti i possibili miglioramenti.

Ben venga la soluzione dei problemi delle ferrovie, della navigazione marittima e fluviale e dei trasporti aerei, ma in questo caso stiamo trattando i problemi relativi al trasporto su strada. È giusto che il progresso della tecnica possa consentire l'utilizzazione di mezzi migliori, sempre più veloci, senza che siano fraposte delle remore esclusivamente perché altri settori in questo momento, forse, non hanno trovato o avuto la possibilità di migliorare, contemporaneamente e gradualmente, in eguale misura le loro qualità tecniche.

Direi che il miglioramento nel settore dei trasporti è il risultato di una specie di corsa ad inseguimento tra le varie branche del settore, in cui queste branche si sopravanzano di volta in volta sul piano delle innovazioni tecniche e delle loro applicazioni. Ed è proprio da questa continua emulazione che deriva un miglioramento del settore dei trasporti nel suo complesso, miglioramento che permette poi all'utente del trasporto, a chi ha la necessità di spostare mezzi e persone a piccola e a grande distanza, di impiegare e usare i vari mezzi di trasporto facendo una scelta che sia sempre economica, cioè sempre redditizia, cioè sempre competitiva. In questo caso si ha veramente un miglioramento continuo e progressivo di questo che è, sì, un campo appartenente al settore terziario ma è pur sempre un campo fondamentale, basilare, decisivo per la vita della nazione.

Ecco perché ritengo che le ferrovie non debbono preoccuparsi della concorrenza che può venire loro dall'inserimento graduale (insisto sul « graduale »), nel parco dell'auto-transporto su strade italiane, di macchine nuove, di mezzi nuovi, più capaci, con maggiori possibilità di carico, anche perché — come ho già detto — la diminuzione del carico totale da 44 a 38 tonnellate porterà ad una specie di contemperamento degli eventuali altri piccoli svantaggi che potrebbero derivarne.

Né d'altra parte si può pensare di subordinare la soluzione di così importanti e urgenti problemi all'attuazione di un piano di riforma dell'azienda ferroviaria che trova la sua ragion d'essere in una radicale riorganizzazione dell'azienda stessa, vista sotto il profilo finanziario, dell'ammodernamento tecnico, della più ampia autonomia operativa, basata su una maggiore responsabilità imprenditoriale e in particolare sulla specializzazione delle funzioni.

Si afferma che il vero problema delle ferrovie è che sovente (non tanto nella qualità dei trasporti, ma nella qualità della organizzazione, specialmente per il trasporto merci) esiste la difficoltà, da parte di colui che vuol fare qualsiasi trasporto, di essere servito comodamente. L'autotrasportatore va a prendere il pacchetto a domicilio e lo porta al domicilio dove è destinato. Le ferrovie, invece, in genere mandano una cartolina con la quale bisogna poi, per conto proprio, andare a ritirare il pacchetto, perdendo indubbiamente del tempo.

Ho avuto occasione ultimamente, mentre aspettavo un treno alla stazione, di vedere scaricare in maniera veramente riprovevole

un determinato numero di imballaggi di cartone con sopra scritto « alto », « fragile ». Questi pacchi erano praticamente buttati giù dal vagone ferroviario da quattro manovali. Evidentemente, queste sono cose che sconsigliano l'utente dal servirsi del trasporto ferroviario. Non è il fatto che questo tipo di trasporto costa un po' di più o un po' di meno: è la cattiva organizzazione del servizio che incide fundamentalmente sulla decisione dell'individuo che deve scegliere un determinato mezzo di trasporto per le proprie merci.

Da questo punto di vista, nessuna influenza, né diretta né indiretta, può derivare dalla immissione graduale, come ho già detto e ripeto, sul mercato italiano di un limitato numero di veicoli dalle caratteristiche più moderne.

Si parla tanto anche del pericolo che la immissione di questi veicoli possa aumentare notevolmente il nostro parco globale. Vorrei ricordare al riguardo che l'immatricolazione di autoveicoli pesanti negli ultimi due anni ha dato i seguenti valori: nel 1965 sono stati immatricolati 4.700 autoveicoli, nel 1966, 4.950. Quindi, nei prossimi anni si presenteranno al rinnovo i veicoli prodotti da 13 a 16 anni fa (perché questa è in media la vita di un veicolo industriale). D'altronde, solo una parte di questi veicoli effettua trasporti di merci veri e propri, in quanto circa il 40 per cento di essi sono allestiti con attrezzature ribaltabili e sono destinati a lavori di cantiere con operatività a corto raggio senza alcuna possibilità di fare concorrenza alle ferrovie che operano su lunghi percorsi, anche in considerazione del carattere particolareggiato del loro impiego. Per il rimanente 60 per cento, circa un terzo viene adibito al trasporto per conto proprio, per cui possiamo dire che soltanto un 40 per cento — direi — delle immatricolazioni relative a veicoli pesanti riguarda veicoli adibiti a trasporto per conto terzi. Si tratta in definitiva, sulla base dei dati che abbiamo per il 1964, di non più di duemila veicoli all'anno, e, secondo quelli del 1965, di non più di 1.500 veicoli.

D'altra parte, dobbiamo tener presente che, se osserviamo la configurazione del nostro paese — caratterizzato dalla presenza di una spina dorsale montuosa che divide in Italia le coste orientali da quelle occidentali — vi sono delle zone nelle quali il trasporto deve inevitabilmente svolgersi su strada e quindi il suddetto numero di veicoli è appena appena adeguato alle esigenze del trasporto che non hanno altra possibilità di soluzione.

Inoltre, il trasporto su strada non va mai considerato — come ho già detto — in opposizione o in antitesi con quello ferroviario, ma in rapporto di complementarità con esso. Le merci devono essere trasportate dagli scali ferroviari di arrivo fino a destinazione e viceversa; in fondo, se questo rapporto viene agevolato da nuovi mezzi, più comodi, più economici e più idonei, si finisce per procurare indirettamente un vantaggio e un utile alle ferrovie stesse.

D'altra parte, questi 1.500-2.000 veicoli l'anno — a tanto ammonterà l'immissione dei nuovi mezzi, con le caratteristiche previste dal disegno di legge in esame — rappresentano meno del 10 per cento dei 25 mila autotreni aventi peso complessivo superiore alle 38 tonnellate, attualmente in circolazione in Italia. Non dobbiamo poi dimenticare che in generale gli autotrasportatori sono oggi orientati verso una sempre maggiore utilizzazione di autotreni di massimo carico, cioè superiore alle 38 tonnellate. Perciò, se non verrà approvato il disegno di legge, questo parco circolante di autotreni sarà destinato ad aumentare progressivamente e in misura notevole; vedremo così gli autotreni ad otto assi, tecnicamente superati ed ingombrantissimi, e quindi anche pericolosi agli effetti della circolazione stradale, disturbare sempre più la circolazione sulle nostre strade.

E passiamo ora ad un altro aspetto del problema, che sembra preoccupare molto alcuni oppositori di questo disegno di legge: si teme cioè il maggior costo presunto di manutenzione della rete stradale, che conseguirebbe all'adozione dell'asse da 13 tonnellate. Ora, come ho già detto, non è che improvvisamente, dall'oggi al domani, con l'entrata in vigore di questo provvedimento, tutto l'attuale autoparco pesante italiano presenterà le nuove caratteristiche: certamente occorrerà una quindicina d'anni perché venga rinnovato, data la gradualità dell'immissione nella circolazione stradale dei veicoli di nuovo tipo. Infatti, i veicoli con portata superiore alle 17 tonnellate e mezza circolanti nel 1965 assommano a circa 75 mila e negli ultimi anni, mediamente, l'immatricolazione dei nuovi automezzi è stata di circa 4.500 unità annue, per cui facilmente si può desumere che occorreranno almeno 15 anni perché tutto l'autoparco venga sostituito con mezzi di nuovo tipo aderenti alla nuova regolamentazione.

Le varianti proposte agli articoli 32 e 33 del codice della strada sono consentite da una maggiore semplicità costruttiva del veicolo, dall'impiego di tecniche e materiali più mo-

derni, da un miglioramento delle caratteristiche di trazione e di frenata. A questo punto ci si può chiedere se sia logico ostacolare un progresso tecnico o tecnologico sicuramente produttivo, che riguarda uno dei tanti mezzi di trasporto, quando ne sia dimostrata la validità e quando in nessun caso esso possa essere considerato determinante sul piano delle scelte globali in materia di politica dei trasporti.

Per quanto riguarda la strada, vorrei ricordare che la tecnica moderna è in rapida evoluzione; i concetti di analisi della stessa sono in continua modificazione. Il perfezionamento delle tecniche di costruzione e di manutenzione delle strade segue due indirizzi diversi, che però convergono in una unica importante risultante. I due indirizzi sono: adattamento delle caratteristiche fisico-geometriche delle pavimentazioni alle condizioni di posa e di clima, e adattamento delle strade in ogni loro caratteristica (tracciato, geometria, rapporti reciproci, classifica, itinerari) alle azioni del traffico. Dalla fusione di questi due elementi prende particolarmente rilievo l'effetto della ripartizione dei carichi, cioè il peso per asse. Hanno però particolare interesse economico in questo campo anche gli itinerari, con i relativi problemi di congestione e sicurezza degli stessi (trascurando per adesso l'esame dei problemi di circolazione urbanistica).

A questo proposito, non riteniamo valide (almeno, per quanto mi riguarda personalmente) alcune conclusioni dello studio AASHO, che è uno studio puramente sperimentale, basato su strade sperimentali costruite al limite tecnico con un minimo di resistenza, con uno spessore del manto stradale che è notevolmente inferiore a quello delle nostre strade, in condizioni di traffico esasperato, al fine di accertare l'effetto dell'aumento dei carichi per asse. Io sarei piuttosto dell'idea che dovremmo riferirci all'esperienza pratica della Francia, dalla quale possiamo ricavare una notevole indicazione, che è valida, realistica e adatta alle condizioni delle nostre strade e della nostra circolazione. In Francia si è passati da tempo dall'asse da 10 tonnellate a quello da 13, e l'impiego di questi nuovi mezzi ha posto chiaramente in luce che i veri nemici della strada sono specialmente i fattori climatici, come il gelo, la neve, il caldo, il freddo, l'acqua, e non certo il carico sugli assi.

D'altra parte, il disegno di legge si preoccupa che rimanga inalterata la pressione per centimetro quadrato che viene trasmessa dai pneumatici sul manto stradale, mantenendola

al livello attuale di 8 chilogrammi per centimetro quadrato; quindi, i pneumatici saranno dimensionati in modo da soddisfare questa applicazione, evitando alle strade ogni maggiore usura.

Bisogna poi tenere presente un'altra considerazione, che secondo me è basilare. Quando anche noi impedissimo ai nostri autocarri di raggiungere questi limiti — che rappresentano, secondo l'impostazione e la tecnica moderna, l'*optimum* dell'evoluzione a cui è arrivata la tecnica di costruzione degli autocarri moderni — non potremmo mai impedire la circolazione di un numero sempre crescente di quelli stranieri con asse singolo caricato a 13 tonnellate. Sarebbe quindi veramente una beffa vietare ai nostri autocarri di circolare perché danneggiano le nostre strade e poi permettere che questo avvenga con gli autocarri di fabbricazione straniera o immatricolati all'estero o che effettuino trasporti per conto di autotrasportatori di nazionalità straniera.

A questo punto vorrei aggiungere che, se oggi si fermasse il cento per cento degli autocarri che trasportano merci, specialmente quelli di piccoli imprenditori, si rileverebbe certamente che il 30-40 per cento di essi viaggia in condizioni di sovraccarico e probabilmente, già adesso, con carico superiore alle 13 tonnellate per asse.

È stato segnalato da varie parti che il trasporto su strada incide sul trasporto collettivo per oltre il 70 per cento rispetto al totale in tonnellate. Secondo lo studio pubblicato dall'ingegnere Armani, che è un competente in questo campo, tale quota — a parte il fatto che deve essere depurata dei trasporti leggeri — è invece pari soltanto al 55 per cento del totale. Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che non si devono, non si possono fare confronti con la situazione di altri paesi, quali la Germania, la Francia, l'Olanda e il Belgio, in quanto in essi l'incidenza del trasporto su strada è inferiore in relazione alle condizioni orografiche, diverse da quelle del nostro paese, che vincolano il ricorso ad un mezzo piuttosto che ad un altro, anche per la diversa organizzazione e la diversa efficienza delle ferrovie. Anche la presenza di fiumi e di canali navigabili contribuisce a ridurre sensibilmente l'apporto del trasporto su strada.

D'altronde, una parte notevolissima del trasporto su strada è rappresentata nel nostro paese dai necessari collegamenti integrati con il mezzo ferroviario, senza i quali lo stesso trasporto su rotaia non potrebbe svolgersi

e non avrebbe senso; l'interdipendenza della strada e della ferrovia è in Italia particolarmente stretta e vincolante e bisogna stare molto, ma molto attenti a non fare dei confronti con altri paesi che presentano situazioni completamente diverse dal punto di vista geografico rispetto alle nostre.

Concludo con alcune indicazioni riassuntive. La prima e più semplice constatazione è che il miglioramento tecnico del veicolo industriale è non soltanto produttivo per il trasporto in sé, ma, in rapporto a un più alto valore fra portata e tara, al miglioramento del mezzo, alla possibilità di un minore ingombro, esso è anche apportatore di benefici per la circolazione sugli attuali itinerari stradali.

Del resto, le strade italiane possono affrontare una trasformazione dettata dall'evolversi della tecnica senza specifiche preoccupazioni, economiche; vi è senz'altro la possibilità di sopportare l'onere dell'auspicata trasformazione in termini di spesa ordinaria.

Si può ancora aggiungere che il traffico pesante ha il suo miglior deflusso, in senso assoluto, sulle strade a più corsie e a carreggiate separate (tipo autostrada), dove un aumento della percentuale di traffico non ne varia il livello di servizio. Ma anche su strada ad unica carreggiata il traffico pesante non è elemento determinante della congestione, qualora la stessa strada sia razionalmente progettata in rapporto al traffico previsto e alle caratteristiche del servizio che ci si prefigge di realizzare.

Infine, non ci sembra che l'auspicata variazione del mezzo pesante, in accordo con le proposte CEE, possa costituire un elemento di squilibrio della domanda nell'ambito dei diversi mezzi di trasporto; ci confortano in tal senso tutti gli studi e tutte le esperienze dei paesi esteri. Ma, anche se così fosse, tale variazione non potrebbe essere considerata quale elemento determinante della scelta in materia di politica dei trasporti.

Indipendentemente da ogni argomento già trattato, è necessario affrontare e risolvere in tempo un'altra questione, quella relativa alla sicurezza. Se rileggiamo attentamente quanto è stato scritto e discusso negli ultimi tempi, notiamo come sia da tutti riconosciuto che il trasporto merci su strada si attua sempre con maggiore frequenza fuori dei limiti della sicurezza, per mancanza di reddito nei limiti legali. Quindi, aderire alle proposte CEE, il cui contenuto squisitamente tecnico può rendere produttivo il trasporto su strada, sembra l'occasione più opportuna per ristabilire condizioni di sicurezza in tutto il settore.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

Per questi motivi, siamo favorevoli a questo disegno di legge. Di qui anche l'ordine del giorno che ho illustrato. (*Applausi*).

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

Presentazione di un disegno di legge.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro del turismo e dello spettacolo, il disegno di legge:

« Adeguamento dei compensi spettanti alla Società italiana autori ed editori per il servizio di accertamento degli incassi dei film nazionali ».

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

Deferimenti a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente provvedimento possa essere deferito alla V Commissione (*Bilancio*), in sede legislativa:

« Autorizzazione di spesa per i comitati regionali per la programmazione economica » (4608).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguente altro provvedimento è, invece, deferito alla I Commissione (*Affari costituzionali*), in sede referente, con il parere della VII Commissione:

CERUTI CARLO: « Integrazione delle norme riguardanti le scuole allievi operai della difesa » (4468).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

FRANCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCHI. Desidero pregarla, signor Presidente, anche a nome degli altri firmatari, di sollecitare il Governo a rispondere all'interrogazione a risposta scritta n. 25090, che concerne un problema divenuto negli ultimi giorni veramente drammatico.

Da alcuni giorni bivaccano nella nostra città circa 600 dipendenti dei collegi riuniti « Principe di Napoli », i quali non percepiscono lo stipendio da oltre due mesi. Mi permetto, quindi, di richiamare l'attenzione della Presidenza perché voglia cortesemente richiamare l'attenzione del Governo su questo problema, che è veramente drammatico. Infatti di questi seicento dipendenti oltre quattrocento hanno già subito pignoramenti e azioni giudiziarie.

CAPRARA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPRARA. Mi associo per l'interrogazione Abbruzzese (24486) sullo stesso oggetto.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

Ordine del giorno delle sedute di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno delle sedute di giovedì 7 dicembre 1967, alle 10,30 e alle 15,30:

Alle ore 10,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

NUCCI e QUINTIERI: Integrazione dell'articolo 26 della legge 22 luglio 1961, n. 628, concernente l'ordinamento del Ministero del lavoro e della previdenza sociale (4422);

ARMOSINO e PREARO: Costituzione dei consorzi per la difesa contro i danni provocati dalla grandine alla viticoltura (4601).

2. — *Seguito della 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, Valitutti, Badini Confalonieri, Giomo, *di minoranza*.

Alle ore 15,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Concessione di delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale (*Approvato dal Senato*) (3577);

e della proposta di legge:

BIMA ed altri: Modifica all'articolo 136 della legge doganale relativamente alla responsabilità dei proprietari di mezzi di trasporto internazionale per i delitti di contrabbando commessi dai dipendenti (3627);

— *Relatore*: Bima.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 30 ottobre 1967, n. 967, recante disposizioni concernenti l'incremento del Fondo di cui all'articolo 7 del decreto-legge 23 gennaio 1958, n. 8, convertito nella legge 23 febbraio 1958, n. 84, e l'utilizzazione delle disponibilità del Fondo medesimo (4521);

— *Relatore*: Bassi.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Condono di sanzioni disciplinari (*Approvato dal Senato*) (3840);

— *Relatore*: Di Primio.

5. — *Seguito della 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.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

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.

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'Assemblea 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 18,45.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

Interrogazioni a risposta scritta.

SAMMARTINO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per sapere se non si stia per definire la pratica relativa al completamento dell'asilo infantile di Forlì del Sannio, la cui costruzione, da tempo iniziata, non è ancora utilizzabile ai fini dell'assistenza e della educazione della prima infanzia in quell'importante centro del Molise.

(25214)

FABBRI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda con urgenza adottare, di concerto con i Ministri interessati, al fine di evitare le dannose ripercussioni derivanti all'attività turistica nazionale dalla svalutazione della sterlina e della peseta spagnola, che, oltre ad una contrazione di presenze dei turisti inglesi, rafforzerà lo spostamento di correnti turistiche straniere verso la Spagna, per gli indiscutibili vantaggi valutari quivi offerti.

Per sapere se non sia necessario attuare una campagna propagandistica eccezionale che richiami l'interesse degli stranieri verso le bellezze naturali ed artistiche del nostro Paese e se non si ritenga opportuno adottare un cambio turistico agevolato ed altre facilitazioni di carattere tributario, onde tutelare un importantissimo settore dell'economia nazionale ed evitare i pericoli di una riduzione dell'occupazione i dannosi riflessi sulla bilancia valutaria dei pagamenti.

(25215)

BATTISTELLA. — *Ai Ministri dei trasporti e aviazione civile e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi e le eventuali responsabilità dell'incidente ferroviario avvenuto il 30 novembre sulla linea delle ferrovie dello Stato Luino-Milano e precisamente nel tratto Laveno-Sangiano (sbocco della galleria), ove l'accelerato partito da Laveno alle ore 17,40 ha investito un gruppo di operai uccidendone 20 e ferendone gravemente altri.

Gli operai investiti dal convoglio ferroviario sono tutti dipendenti della ditta Broggi e Filippi di Milano la quale, per conto delle ferrovie dello Stato ha in appalto le riparazioni e la manutenzione degli impianti della linea.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali misure vengono prese per tutelare la

integrità fisica dei lavoratori addetti alle riparazioni degli impianti ferroviari negli orari di servizio, quindi di transito delle corse ferroviarie e chiede, in particolare, di conoscere come queste misure vengono coordinate ed attuate tra la direzione delle ferrovie dello Stato e la direzione delle ditte private addette ai lavori di riparazione e manutenzione degli impianti.

(25216)

PIERANGELI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che l'ordinanza ministeriale per gli incarichi e supplenze del 20 febbraio 1967, per l'anno scolastico 1967-68, prescrive con gli articoli 20, 21 e 22 la formulazione delle graduatorie regionali per la sistemazione di quegli insegnanti rimasti senza incarico nelle proprie province e che le graduatorie regionali debbono farsi per legge e gli interessati hanno prodotto, a suo tempo, domande in carta bollata per la immissione e la sistemazione in questo tipo di graduatorie —

perché a L'Aquila, sede prescelta per la Regione abruzzese, queste graduatorie non sono state fatte e non si ha alcuna intenzione di farle, nonostante le pressanti richieste di aspiranti rimasti senza insegnamento;

di chi è la responsabilità di questa grave omissione che si ritorce a danno di quegli insegnanti che, fiduciosi delle disposizioni ministeriali, hanno atteso che queste venissero rispettate;

chi indennizzerà questi aspiranti della provincia di Pescara rimasti senza incarico oppure con qualche ora di insegnamento con nomina di Presidi (e il Ministro sa quanto siano precarie tali nomine), mentre in altre province della regione insegnano laureati non inclusi in alcuna graduatoria ed addirittura elementi non laureati;

cosa succederà quando il 15 dicembre prossimo scatterà la disposizione secondo la quale nessuno può essere toccato dal posto comunque occupato, stabilizzando così quelle situazioni di incoerenze e di gravi ingiustizie sopradette.

(25217)

TRIPODI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi che hanno tanto ritardato, sino a consentire di ritenerlo bloccato, l'iter del provvedimento preso dal Consiglio comunale di Cosenza, nell'adunanza del 19 giugno 1967, per superare la dannosissima stasi della locale attività edilizia mediante l'adozione di una norma transitoria e di deroga che disciplini il passaggio dalla vecchia alla nuova regolamentazione, fatti

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

salvi i vincoli previsti dalle più moderne esigenze urbanistiche e dai piani di zona. Il provvedimento era ed è sollecitato dall'urgenza economica di ridare vita all'intrapresa edilizia che prevalentemente sostiene il reddito cittadino, e, oltre a ciò, da criteri perequativi soprattutto a favore di cooperative e di modesti risparmiatori che hanno acquistato il terreno da anni, che hanno pagato i progetti (si parla di oltre 100 progetti fermi!), e che, per semplici disguidi o indebiti ritardi burocratici, non sono rientrati nei termini della precedente regolamentazione.

La norma transitoria e di deroga è stata approvata in assemblea il 19 giugno, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa di Cosenza l'8 agosto, e approvata persino, nello scorso ottobre, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Essa però giace adesso, senza che se ne possa conoscere la sorte, dietro la porta del decreto ministeriale che, tuttora chiusa, mostra di aggravare quelle statistiche ufficiali che registrano in Calabria il preoccupante calo di un'attività edilizia che nel 1964 aveva costruito 34.000 vani, ma che nel 1966 si è fermata a soli 21.000, sotto la minaccia scorggiante della legislazione urbanistica di centro-sinistra. (25218)

ABBRUZZESE E CAPRARA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere se il comune di Portici debba considerarsi non facente più parte della Repubblica Italiana, tenendo conto che, da circa 3 anni è senza sindaco ed in detta località si costruisce come si vuole e quando si vuole, in violazione della legge urbanistica e in dispregio al divieto della soprintendenza.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti intendono adottare per porre fine, una volta per sempre, al dilagare di tali abusi e violazioni di ogni genere; per conoscere se non intendano disporre una rigorosa inchiesta per accertare eventuali e specifiche responsabilità, nonché per far controllare tutte le costruende costruzioni, in detta zona, in quanto risulterebbe che quasi tutti sono privi di licenza edilizia. (25219)

ABBRUZZESE. — *Ai Ministri delle finanze, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non intendano disporre, ognuno per la parte di propria competenza, una severa indagine intesa ad accertare per quali motivi « con permuta n. 10806 del 22 dicembre 1966 » sia stato ceduto suolo demaniale,

portato in catasto al foglio 5, particella 446/A, non ancora trascritto perché non approvata dalla direzione generale del demanio, alla ditta Scotto Antonio (congiunto del dirigente l'ufficio tecnico erariale di Napoli).

Lo stesso suolo non era stato invece ceduto ai condomini di via Giuseppe Capaldo n. 26, che per ben 4 volte avevano inviato alla direzione generale del demanio analogo esposto, chiedendo che detto suolo venisse loro concesso, impegnandosi *a priori* a lasciare questa come « zona verde ».

Risulterebbe inoltre che il comune di Napoli abbia dato il nulla osta, in data 19 aprile 1967, per la costruzione in detta zona di un edificio di ben sei piani, nonostante l'ufficio regionale dei lavori pubblici per la Campania avesse dato parere sfavorevole a tale costruzione. (25220)

ABBRUZZESE, ABENANTE, MORELLI E JACAZZI. — *Ai Ministri dell'interno, della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere quali immediati provvedimenti intendano adottare a carico dei responsabili della pubblica amministrazione degli Ospedali riuniti per bambini di Napoli che consentono ed impongono al personale giornaliero l'orario di lavoro di 10 ore continuative, senza compenso del lavoro straordinario, con turni massacranti e senza riposo settimanale, in violazione alle leggi ed alla Costituzione.

Inoltre, in caso di assenza per malattia, a giustificazione di essa, viene richiesto al personale un attestato medico su carta bollata da lire 400, completa di marca dell'Ordine dei medici, per un costo complessivo superiore alle mille lire.

Per sapere altresì se sono a conoscenza del fatto che, nei vari ospedali del gruppo (Curcio, Santobono, Pausillipon e Ravaschieri) non esistono uffici amministrativi, e che tutto il relativo servizio organizzativo, logistico ed assistenziale è affidato alle sole suore, di modo che il personale riceve le indennità accessorie sempre con notevole ritardo, e se sono informati che da ben 15 anni la gestione è affidata a commissario straordinario e si rende indispensabile la nomina del Consiglio di amministrazione.

Per conoscere, infine, con urgenza le misure che saranno prese per assicurare il normale servizio del personale e la funzionalità di questi ospedali. (25221)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere i motivi e più specificatamente su chi ricadono le responsabilità

del mancato trasferimento dell'ospedale « Cotugno » di Napoli al nuovo « Cotugno » nella zona dei Camaldoli, la cui costruzione è terminata da circa tre anni e da più di un anno è stato effettuato la presa in consegna dal comune di Napoli. Per sapere come intenda intervenire per accelerare l'entrata in funzione di questo nuovo ospedale, considerato che l'attuale è in condizioni di completo abbandono per assenza di manutenzione, insufficienza di servizi, in condizioni igieniche inesistenti, e con insufficiente personale di assistenza. (25222)

RAUCCI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se, in relazione alle notizie apparse sulla stampa circa irregolarità commesse dagli organi dell'IACP di Caserta nella concessione degli appalti, non ritenga di dover disporre una inchiesta ministeriale. (25223)

ABBRUZZESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro, al Ministro della riforma burocratica e ai Ministri del bilancio e programmazione economica e della difesa.* — Per richiamare la loro attenzione sulla ferruginosa situazione dei contributi elargiti dal Ministero della difesa per sovvenzione in favore di enti che svolgono pseudo attività di interesse delle Forze armate, così come può facilmente rilevarsi dalle risposte fornite ad interrogazioni a risposte scritte dal Ministero della difesa (n. 21327 del 18 maggio 1967 e n. 23208 del 9 settembre 1967), nelle quali si può rilevare che sono stati trascurati soltanto i veterani delle guerre puniche che pur si coprono di gloria. (25224)

AMENDOLA PIETRO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non ritenga di assumere le opportune iniziative affinché venga eliminata l'odiosa, assolutamente ingiustificata, discriminazione sancita dall'articolo 228 del vigente Regolamento del lotto, in virtù della quale il personale gestore (titolari e reggenti) fruiscie di 30 giorni di licenza ordinaria e può fruire fino a 30 giorni di congedo straordinario, nel mentre al personale sussidiario (aiuto ricevitori e commessi avventizi) competono soltanto 15 giorni di congedo ordinario e 15 giorni di congedo straordinario. (25225)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se possa considerarsi sufficiente il tempo trascorso (circa 18 mesi) per

acquisire la relativa documentazione, al fascicolo del signor Iacullo Domenico per essere sottoposto a visita medica superiore (posizione n. 2086984). (25226)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se non intenda intervenire presso la Direzione generale dell'ENPAS, al fine di far potenziare lo ambulatorio già esistente nel comune di Portici anche con medici specialisti, dato l'aumentato numero dei dipendenti statali abitanti nella zona. (25227)

ABBRUZZESE E BRONZUTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se non intenda impartire a tutte le Amministrazioni statali norme chiarificatrici sulla corretta applicazione dell'articolo 36 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, relativa al congedo ordinario spettante ai pubblici dipendenti.

Infatti, in alcune Amministrazioni statali, solo sulla scorta di un parere espresso del Consiglio di Stato, decurtano il congedo ordinario a quegli impiegati che durante l'anno abbiano usufruito di aspettativa per motivi di salute. (25228)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se non intenda impartire, a tutte le Amministrazioni statali, disposizioni precise, circa la corretta applicazione dell'articolo 20 della legge n. 291 del 15 aprile 1961.

Infatti, in alcuni Enti, si impone ai propri dipendenti che, all'atto del collocamento a riposo, dichiarino il domicilio in cui andranno a risiedere, pena decadenza dal beneficio, di cui sopra, mentre in altri danno la facoltà di poterlo fare nell'arco di tempo di tre anni.

L'interrogante chiede il perché di questa disparità di trattamento. (25229)

RIGHETTI. — *Ai Ministro del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per conoscere come intendano risolvere la vertenza in atto dei lavoratori dell'INAIL attualmente in sciopero — con possibili conseguenze negative per la grande massa dei lavoratori assistiti — avuto riguardo:

a) della necessaria tutela del margine di autonomia consentita all'INAIL dalla legge istitutiva e dai successivi provvedimenti legislativi;

b) della evidente opportunità di armonizzare il trattamento di quiescenza e pre-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

videnza di oltre 10.000 dipendenti dello INAIL con quello vigente per categorie analoghe dei dipendenti dall'INPS e dall'INAM;

c) della necessità di sopperire alle umane esigenze di quelle famiglie dei dipendenti INAIL, nel frattempo deceduti o collocati a riposo per accertata inabilità, alle quali non si è garantito neppure un sia pur minimo mezzo di sussistenza;

d) della opportunità di risolvere, con l'immediatezza che il caso richiede, questo annoso problema che costituisce una grave turbativa per migliaia di lavoratori e per le loro famiglie. (25230)

SERVADEI. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intende assumere per censire e dare assistenza ai bimbi affetti da distrofia muscolare, fino a questo momento sprovvisti di qualsiasi aiuto malgrado la gravità della malattia e nonostante le caratteristiche in comune con gli spastici. (25231)

SERVADEI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se risponde a verità che si intende elettrificare la linea ferroviaria Rimini-Ravenna prima di avere provveduto a darle una diversa sede nella tratta Rimini-Cesenatico, ciò che significherebbe ritenere tale sede definitiva nonostante sacrifici enormemente alcune zone turistiche di rilevante importanza che in più di una occasione e concretamente hanno dimostrato la possibilità dello spostamento.

L'interrogante, mentre condivide la esigenza di giungere alla elettrificazione, non può sottolineare come la stessa debba essere preceduta da un nuovo adeguato tracciato e ciò nell'interesse generale della zona e della stessa amministrazione ferroviaria. (25232)

BOZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se sia vero che tra il personale dipendente della direzione centrale linee cavi e impianti del Ministero delle poste e telecomunicazioni serpeggi un vivo malcontento per pretese illegittimità ed arbitrii consumati in violazione delle norme dello statuto e delle altre leggi e disposizioni regolamentari.

Per sapere, altresì, se non ritenga necessario svolgere un'adeguata indagine e pretendere opportune iniziative per riportare la situazione venutasi a creare in quella direzione centrale all'assoluta normalità. (25233)

BUSETTO. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se non ritenga opportuno dare una risposta positiva alle richieste avanzate dai commercianti ambulanti del comune di Sale-sino e di altri comuni seriamente preoccupati per le limitate possibilità delle attività del commercio ambulante, imposte loro dalla legge 5 febbraio 1934, n. 327, e relativo Regolamento d'applicazione approvato con regio decreto 29 dicembre 1939, n. 2255 (articoli 9 e 30).

Con le succitate disposizioni di legge viene delimitato il diritto all'esercizio del commercio ambulante in aree geograficamente ed economicamente troppo ristrette — cinque province confinanti con quella d'origine — mentre la concessione per l'esercizio della detta attività in altra provincia è limitata da 1 a 6 mesi e non sempre viene accordata.

L'interrogante chiede, quindi, di sapere se il ministro non ritenga di predisporre modifiche ed integrazioni riguardanti il commercio ambulante per adeguarli alle esigenze di un mercato moderno sempre più aperto e dinamico. (25234)

CARRA, BORGHI, CAPPUGI, IMPERIALE, ISGRÒ, GALLI, TOROS, GAGLIARDI, BUTTÈ, GITTI, BIAGGI NULLO, COLLEONI, CAVALLARI NERINO, SABATINI, BIANCHI GERARDO, SINESIO, MAROTTA VINCENZO, ALBA, BORRA, BIANCHI FORTUNATO, CENGARLE, MENGOZZI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali motivi trascinino da 11 mesi la vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro dei dipendenti dalle aziende di credito; e per conoscere inoltre per quali ragioni, nel quadro di una positiva politica di relazioni industriali, non siano state date direttive dal Ministero delle partecipazioni statali alle Banche che ad esso fanno capo e che sono il gruppo più consistente delle aziende impegnate nella vertenza; per sapere infine se il Ministero del lavoro non intenda intensificare la sua azione mediatrice tenendo conto non soltanto del prolungarsi della vertenza e del peso degli scioperi, ma anche dei gravi inconvenienti che le agitazioni provocano nell'economia del Paese. (25235)

JACAZZI e RAUCCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se sia informato dell'attuale assurda situazione del consiglio comunale di Santa Maria a Vico, eletto l'11 e 12 giugno 1967, che non ha ancora proce-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

duto né alla elezione del sindaco né della giunta; e se non ritenga di dover intervenire per porre fine ai molteplici inutili e ridicoli « esperimenti » che sino ad oggi non hanno provocato né il costituirsi di una maggioranza e neppure la validità delle convocazioni del Consiglio. (25236)

PIETROBONO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere, considerato lo stato di abbandono e di precarietà in cui si trovano gli immobili demaniali assegnati ai senzatetto di Cassino (in virtù delle leggi n. 305 del 9 giugno 1945 e n. 261 del 10 aprile 1947), i motivi per cui non si è provveduto finora alla applicazione della legge n. 610 del 13 luglio 1966 riguardante la manutenzione dei fabbricati predetti.

Per conoscere altresì quale sia stato in materia l'intervento della sezione autonoma del genio civile di Cassino e quali siano state le sue determinazioni di fronte al disagio degli assegnatari; se, nel caso che ciò non si sia verificato, il Ministro non ritenga opportuno ed urgente affidare l'esecuzione dei lavori di manutenzione e di restauro alla stessa sezione autonoma, organo operante *in loco*. (25237)

CALASSO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se trova giusto il termine tassativo di cinque giorni fissato dall'ENEL per pagare la bolletta mensile dell'energia fornita, mentre all'epoca in cui il servizio era gestito dai privati il tempo concesso superava spesso anche i dieci giorni;

per sapere se è a conoscenza che tra i cinque giorni viene calcolato quello della notifica, e che se il sabato e la domenica vengono a trovarsi compresi tra i cinque giorni, il tempo utile si riduce a tre, dopo di che l'importo della bolletta sale inesorabilmente del 5 per cento calcolato per un anno, anche per un solo giorno di ritardo;

per sapere se è a conoscenza inoltre, che mentre in un primo tempo gli sportelli rimanevano aperti anche per alcune ore pomeridiane, attualmente, con grave disagio degli utenti, funzionano solo nelle ore del mattino;

per sapere, infine, se non crede il Ministro di dover intervenire, perché cessino simili metodi ritenuti da chiunque vessatori, concedendo maggiori dilazioni, effettuando orari più comodi per gli utenti e riducendo la percentuale di penale. (25238)

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

quali provvedimenti intenda promuovere perché venga istituito a Capri (Napoli) un ambulatorio ENPAS per l'erogazione dell'assistenza diretta ai numerosi dipendenti pubblici ed alle famiglie ivi residenti. (25239)

SCALIA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se non ritenga illegittima la circolare di Difeoperai n. 23928 datata 25 agosto 1967 che prevede la ritenuta della retribuzione corrispondente ad una intera giornata lavorativa anche per scioperi di una sola ora effettuati dagli operai della Difesa.

Per conoscere in particolare se non ritenga inspiegabile che, mentre la retribuzione degli operai della Difesa è tuttora calcolata in termini di ore, le eventuali ritenute debbano essere rapportate a giornate. (25240)

SCALIA. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se non ritenga opportuno intervenire presso il medico provinciale di Messina che intenderebbe bandire un concorso interno per il conferimento di sedi farmaceutiche nel comune di Messina e provincia.

L'interrogante deve far rilevare che in tale ipotesi la partecipazione risulterebbe limitata ai soli farmacisti proprietari con esclusione dei non proprietari.

L'interrogante sottolinea al Ministro l'impossibilità di indire un concorso interno in un comune che ha farmacie in soprannumero come Messina (decreto 30 settembre 1938, numero 1706 titolo II n. 23). (25241)

LA SPADA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali hanno respinto la delibera del Consiglio di amministrazione dell'INAIL relativa al trattamento di previdenza e quiescenza per il personale di ruolo dopo l'8 marzo 1956.

L'interrogante richiama l'attenzione dei Ministri interessati sul fatto gravissimo e addirittura intollerabile di circa 10.000 lavoratori che da oltre 11 anni si trovano in una situazione di incertezza che non ha precedenti e che non può che definirsi assurda in un clima democratico, in cui si fa gran parlare di sicurezza sociale.

Fa inoltre presente che il perdurare di tale situazione ha fatto sì che decine e decine di famiglie di dipendenti morti o resi inabili sono costrette a vivere con sussidi mensili dell'INAIL: e ciò è mortificante per i beneficiari ma anche per l'Istituto e per i Ministeri vigilanti.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

Infine, non può non sottolineare altro aspetto abnorme della vicenda sia:

a) che i dipendenti degli altri maggiori enti previdenziali (INAM e INPS) siano da tempo dotati di un proprio trattamento di previdenza;

b) che nello stesso INAIL i dipendenti in servizio prima dell'8 marzo 1956 godono di un trattamento di previdenza, il che è una intollerabile discriminazione.

Concludendo l'interrogante chiede che i Ministri del lavoro e del tesoro forniscano soddisfacenti assicurazioni per la rapida soluzione del grave problema. (25242)

DE CAPUA. — *Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti ritengono opportuno adottare al fine di scongiurare il pericolo che il Consorzio agrario provinciale di Bari sopprima la prima lavorazione del tabacco che sin dall'immediato dopoguerra effettua presso la propria filiale di Santeramo in Colle, assicurando i mezzi di sussistenza a settantacinque famiglie in una zona fra le più depresse della provincia di Bari, caratterizzata dal basso tenore di vita e dalla quasi permanente disoccupazione di molti abitanti. (25243)

DE CAPUA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali provvedimenti ritiene opportuno adottare in relazione alla mancata applicazione della legge 14 ottobre 1966, n. 851, particolarmente lamentata nelle province di Bari e di Foggia, dove le provvidenze a favore dei mutilati e degli invalidi del lavoro vengono disapplicate. (25244)

GOEHRING. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se non risponda a giustizia esaminare le condizioni delle piccole aziende elettriche, assorbite dall'ENEL in base a criteri che in moltissimi casi hanno determinato la rovina economica di intere famiglie. Gli appelli che giungono da ogni parte non lasciano alcun dubbio sullo stato d'animo di modesti operatori che hanno svolto una utilissima funzione e che si ritengono abbandonati, senza protezione alcuna alla burocrazia periferica del grande ente di Stato.

Ove esistessero serie ragioni per confutare o addirittura respingere le accuse di insensibilità e sopraffazione, che hanno raggiunto ormai toni drammatici, seri elementi di giudizio dovrebbero essere offerti all'opinione pubblica. (25245)

DE CAPUA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere quali radicali provvedimenti intendono adottare per riscattare da una secolare miseria le popolazioni dei comuni di Gravina, Poggiorsini, Spinazzola, Minervino Murge, Canosa e quelle del Preappennino Dauno. Molti di questi comuni, dopo essere stati compresi fra le zone di intervento della Cassa per il Mezzogiorno per il quinquennio 1965-69 non rientrano poi nelle zone industriali, per cui vengono sin da ora condannati ad un progressivo ed inarrestabile spopolamento aumentando logicamente il caotico esodo di quelle popolazioni verso le grandi città.

Depauperati di uffici pubblici e di ferrovie locali che vengono soppressi, situati in zone agricole caratterizzate da bassissime rese unitarie, sempre afflitti dalla piaga della disoccupazione, questi comuni reclamano il diritto ad un migliore tenore di vita, che soltanto impianti industriali opportunamente dislocati possono assicurare sull'esempio di quanto viene praticato altrove per popolazioni dimoranti in territori agronomicamente poveri. (25246)

BOTTARI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere:

a) se abbia fondamento la notizia secondo cui la Commissione interministeriale (Trasporti-tesoro) per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione, nel classificare le ferrovie in concessione per ordine di importanza e vitalità, ha collocato, senza alcuna disamina approfondita, la Ferrovia elettrica Sangritana-esercizio di Lanciano e di Ortona — tra quelle di scarso traffico ed importanza — e, pertanto, da smantellare, sostituendo i servizi con autolinee;

b) se, nella ipotesi affermativa, non ritenga di far accertare che i dati sui quali, con determinazione superficiale e sbrigativa, la Commissione si è pronunciata, si riferiscono agli anni peggiori della congiuntura economica e non tengono, pertanto, alcun conto dell'attuale ben diversa realtà che colloca, come è stato rilevato in sede di programmazione economica regionale, la rete viaria della Sangritana come infrastruttura determinante per lo sviluppo del traffico del porto di Ortona, degli agglomerati industriali di Ortona e Lanciano, del comprensorio turistico di Roccaraso-Castel di Sangro e della Maiella

e delle zone irrigue della media e bassa valle del Sangro e dell'Aventino;

c) se in considerazione di quanto precisato al punto precedente non ritenga di dare urgenti disposizioni perché:

1) si inviti la Commissione dell'ammodernamento di riesaminare compiutamente le proprie decisioni, previa dettagliata indagine sullo stato attuale della Società elettrica Sangritana con particolare riguardo alle iniziative in corso per lo sviluppo agricolo, industriale e turistico della vasta zona servita dalla ferrovia;

2) si inviti il Capo dell'Ispettorato della motorizzazione civile di Pescara ad astenersi, in via assoluta, dall'intervenire ad operare qualsiasi prova che direttamente od indirettamente possa dare l'impressione che gli Organi dello Stato favoriscano soluzioni di smantellamento della Sangritana, in questo momento;

3) venga sottoposta, con cortese urgenza, tutta la materia al parere del Comitato regionale della programmazione economica degli Abruzzi. (25247)

GATTO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere le ragioni per cui il professor Liberatore Giuffrè non è stato ancora riammesso in servizio a malgrado abbia trasmesso fin dal 23 ottobre 1967 copia della sentenza di assoluzione con formula piena emessa dalla corte di appello di Messina.

Il Giuffrè fu sospeso in via cautelativa il 12 novembre 1963 in seguito a denuncia per presunte irregolarità nell'assolvimento del suo mandato di sindaco di Santa Marina Salina.

In quella occasione il Ministero dimostrando notevole solerzia sospese il professore Giuffrè ancor prima che si istaurasse regolare procedimento giudiziario.

Il ritardo nella riammissione all'insegnamento è non solo irregolare e lesivo dei diritti dell'interessato, ma, dato il precedente della tempestività dell'esonero ed il facile accostamento con un caso riguardante lo stesso istituto, in cui ben diverso è stato finora l'atteggiamento del Ministero, può risultare gravemente sospetto della regolarità delle procedure e degli adempimenti del Ministero. (25248)

BONTADE MARGHERITA. — *Al Governo.* — Per conoscere con quale criterio vengono operati i tagli ai mutui approvati dagli organi di controllo a pareggio dei bilanci comunali.

È risaputo il dramma finanziario in cui si dibattono i comuni delle zone depresse del

Mezzogiorno d'Italia. In Sicilia tale dramma assume aspetti più tragici. I comuni di Marsala, Montemaggiore, Belsito, Chiusa Scalfani della provincia di Palermo con vibrante proteste, anche a mezzo della stampa, hanno richiamato l'intervento urgente degli organi responsabili — gli altri comuni — quasi tutti, soffrono lo stesso male: non pagano da mesi gli emolumenti al personale dipendente (giustamente detto il più depresso del pubblico impiego) e da anni i vari debiti accumulatisi nel tempo.

Le disastrose condizioni dei bilanci comunali si riflettono negativamente su altri bilanci ed economie: non si possono pagare i debiti che i comuni hanno verso lo Stato, la regione, gli enti (ENEL, INADEL, Provincia, ecc.) ed infine privati fornitori e prestatori d'opera che reclamano con atti ingiuntivi e liti giudiziarie i loro crediti aumentati dalle ulteriori spese con conseguenti aggravii per i poveri comuni.

In attesa degli auspicati provvedimenti, vengono invocate le vigenti disposizioni legislative ed in primo piano il ricorso al provvidenziale mutuo a pareggio che, specie nei piccoli comuni come per esempio quello di Campofelice Fitalia della provincia di Palermo, spiccatamente depresso, serve a fronteggiare, data l'irrisorietà delle altre entrate, la quasi totalità delle spese correnti per assicurare i servizi di istituto.

Nel bilancio dell'esercizio finanziario 1966 di detto comune, l'organo di controllo decideva l'iscrizione di un mutuo a pareggio di lire 15 milioni circa che il Ministero riduceva a lire 2.444.000 circa e detto comune in nessuna maniera potrà reperire la somma defalcata perché nessun istituto di credito né la stessa Cassa depositi e prestiti è disposta a concedere mutui ai comuni i quali, d'altro canto, non avrebbero da offrire prestiti a garanzia.

Si osserva ancora che i piccoli comuni portano altresì il pesante peso della depressione economica agricola locale, verso cui il legislatore nazionale e regionale è, opportunamente, venuto incontro con le note abolizioni e sospensioni tributarie.

Il taglio operato sui mutui a pareggio senza i quali i comuni non potranno assicurare i servizi loro imposti dalla legge sono dei provvedimenti gravi che causeranno il fallimento a breve distanza dei comuni oltre che anticostituzionali in riferimento a quanto sancito dalla Costituzione circa l'impegno dello Stato a promuovere il benessere, ga-

rantire la tutela sanitaria, la libertà e sicurezza dei cittadini.

Infatti, per la gran parte, detto precetto costituzionale viene realizzato dai comuni con i vari servizi d'istituto: sanitario, polizia urbana, cimiteriale, ecc. che, ovviamente, mancando i mezzi, non potranno assicurare.

(25249)

BRUSASCA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se il Governo, non ritiene opportuno provvedere affinché nelle scuole alberghiere, nelle quali ad iniziativa dell'Unione fabbricanti birra, si terranno lezioni di aggiornamento sulle tecniche di fabbricazione della birra con visite agli stabilimenti di produzione, siano tenuti corsi similari per la migliore conoscenza alla stregua anche delle denominazioni d'origine tutelate dalle produzioni vinicole nazionali.

(25250)

BRUSASCA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere quali provvedimenti il Governo intende adottare per sostituire l'attuale sede del carcere giudiziario di Tortona con un edificio e degli impianti consoni alle più elementari esigenze dell'igiene moderna, ai principi della Costituzione e al rispetto della persona umana.

Il tetro palazzotto adibito ora a carcere in Tortona con lo squallore delle bocche di lupo arrugginite, sovrastate da reti lacerate dalla usura, esposte su un piazzalino in vista della stazione ferroviaria, è una fedele espressione dell'arretratezza delle celle tutte con luce diurna insufficiente, alcune delle quali ricevono inoltre aria e luce solo dalla porta sul corridoio.

Il reparto donne al quale si accede passando avanti l'alloggio del Comandante, cui è attiguo, con disagi che le prostitute possono creare con il loro contegno e i loro schiamazzi ai familiari dello stesso e la mancanza di qualsiasi possibilità di dare lavoro ai detenuti costituiscono altre gravi caratteristiche negative dell'Istituto.

Il Genio civile sta per eseguire piccole opere di rammodernamento che costeranno milioni ed elimineranno qualcuno degli inconvenienti più intollerabili: rimarranno, però, le cause per le quali occorre assolutamente che sia costruita una nuova sede.

Per favorire questa soluzione il comune di Tortona si è dichiarato disposto ad acquistare il terreno demaniale sul quale sorge lo attuale carcere della superficie di appena 800 metri quadrati: ma non può accettare il

prezzo chiesto di lire 41.000.000 assolutamente sproporzionato al valore di mercato dell'area.

L'interrogante chiede quindi che il Governo riesamini radicalmente il problema del carcere giudiziario di Tortona e provveda con la sollecitudine necessaria per risolverlo in modo degno della civiltà del nostro tempo.

(25251)

QUARANTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritiene opportuno disporre la continuazione dei lavori di sistemazione della strada statale 116 sino a tutto il bivio di Atena Lucana-Scalo.

(25252)

QUARANTA. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se vero che, a suo tempo, gli eredi De Luca ebbero con delibera (non approvata dagli Organi tutori) dal comune di Teggiano (Salerno) una concessione di costruzione nell'ambito del Cimitero, il numero dei loculi abusivamente costruiti e venduti a terzi, la somma ricavata e se vero che non è stato effettuato alcun versamento nelle casse comunali.

(25253)

ABRUZZESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se non ritiene di voler precisare a tutte le Amministrazioni statali, quale sia la data di decorrenza che deve ritenersi applicabile ai fini di eventuali rimborsi di spese di cure, per gli impiegati civili dello Stato che abbiano contratto infermità dipendenti da cause di servizio.

Infatti mentre l'articolo 46 del decreto del Presidente della Repubblica n. 686 del 3 maggio 1957 stabilisce che possono essere concessi congrui anticipi sulle spese di cure anche quando non sia ancora avvenuto il riconoscimento di infermità, ma le circostanze che hanno dato luogo alla causa dell'infermità siano tali da far fundamentalmente ritenere, allo stato degli atti, come probabile il riconoscimento, il quarto comma dell'articolo 14 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 luglio 1965 invece stabilisce che le spese di cure debbono corrisponderci a decorrere dalla data di comunicazione all'interessato del provvedimento di riconoscimento.

(25254)

MESSINETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali sono stati i criteri adottati, nella valutazione dei titoli di studio e di servizio, dal preside dell'Istituto professionale di Acri (Cosenza),

che l'hanno indotto a negare l'insegnamento dell'educazione fisica presso l'Istituto professionale di San Giovanni in Fiore al signor Acri Antonio ed affidarlo, invece, ad altro insegnante provvisto di titoli certamente inferiori a quelli posseduti dall'Acri. (25255)

ABBRUZZESE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati presi o si intenda prendere da parte delle Autorità competenti, per tutelare la vita dei cittadini contro la possibilità di morte per folgorazione che ogni giorno miete vittime soprattutto fra i bambini e le massaie di tutta Italia.

L'elettrificazione di moltissimi servizi domestici ha oggi moltiplicato i casi di morte per folgorazione: all'interno delle pareti domestiche, laddove la massaia o i suoi bambini hanno tutto il diritto di sentirsi al sicuro da ogni pericolo, il semplice atto di sostituire una lampadina bruciata, di accendere un fornello, di mettere in funzione una lavatrice o quello semplicissimo di aprire un frigorifero, ognuno di questi normalissimi gesti può celare in agguato il pericolo mortale di una scarica elettrica che, dato l'elevato potenziale in gioco, si risolve quasi sempre in una morte tragica quanto imprevista.

L'utilizzazione in moltissimi Paesi anche europei di semplici dispositivi di sicurezza che automaticamente e nel giro di pochi secondi possono isolare l'impianto, risponde per noi a questa domanda. Per quale ragione allora, l'ENEL che pure si fa ben pagare per portare in casa degli utenti l'energia elettrica, non installa in ogni casa, in ogni fabbrica uno di questi apparecchi? O forse ritiene la spesa superiore al beneficio che possono trarne i cittadini?

E necessario quindi che questi apparecchi siano installati in ogni casa, partendo magari dalle nuove costruzioni, ma sanando gradualmente anche la situazione degli impianti già realizzati. (25256)

AZZARO. — *Ai Ministri della marina mercantile, dei lavori pubblici, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord e al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere in base a quali criteri è stata concessa alle imprese che attualmente stanno eseguendo i lavori di alcuni tratti dell'autostrada Catania-Messina, l'autorizzazione a scaricare sulla spiaggia di Letoianni i materiali di risulta che si aggirano sul milione di tonnellate.

L'interrogante fa presente che se tale evento dovesse verificarsi si pregiudicherebbe immediatamente tutto il litorale che da Taormina si sviluppa verso Capo Sant'Alessio con pregiudizio gravissimo per il promettente sviluppo del turismo della zona, già in parte a quest'uopo attrezzata, e con conseguenze di gravità eccezionale per l'espansione del territorio turistico di Taormina che è uno dei luoghi di maggiore richiamo del turismo internazionale. Lo sconvolgimento della spiaggia di Letoianni, che è il proseguimento di quella di Taormina, pregiudicherebbe ancora lo sviluppo del turismo di massa che costituisce, invece, una delle principali speranze di sviluppo economico e sociale della Sicilia.

Si chiede la revoca dell'autorizzazione concessa e risposta urgente. Si chiede, altresì, l'invio di ispettori del Ministero della marina mercantile per un sopralluogo nella zona. (25257)

FODERARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, con carattere d'urgenza, per fronteggiare la situazione della scuola media statale di Sant'Eufemia Lamezia (Catanzaro), ove il mancato sdoppiamento di alcune classi, per altro invocato ripetutamente, ha costretto numerose famiglie a far astenere i propri ragazzi dal frequentare la scuola media d'obbligo.

L'interrogante si permette far presente che essendo già trascorso un intero bimestre, senza che si sia potuto ovviare all'inconveniente lamentato del superaffollamento, ogni giorno che passa rischia di compromettere il risultato dell'anno scolastico per molti studenti. (25258)

FINOCCHIARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che lo hanno indotto, con l'emanazione della circolare ministeriale del 3 agosto 1967, n. 2479, ad inasprire le prove richieste agli studenti greci per l'ammissione alle Università italiane.

Risulta infatti all'interrogante che, mentre negli anni dal 1960 al 1966 tale prova di ammissione si limitava ad accertare una generica conoscenza della lingua italiana, dopo l'applicazione della circolare sopra citata essa è stata trasformata in un rigoroso esame di merito sulle materie fondamentali delle facoltà prescelte dai candidati.

Ad aggravare intollerabilmente la situazione dei candidati si sono aggiunte, da una parte, l'applicazione volutamente restrittiva

della circolare stessa, dall'altra, la intempestiva pubblicità data dalle autorità consolari italiane e dalle autorità accademiche competenti. Mentre infatti negli altri anni la data degli esami d'ammissione era prorogata fino al mese di maggio al fine di dare agli studenti greci la possibilità di familiarizzare con la lingua italiana e con i sistemi didattici delle nostre Università, quest'anno il termine ultimo fissato dalla circolare n. 2479 è stato fissato per il 10 dicembre e molte Università, fra le quali quella di Bari, hanno notevolmente anticipato tale termine. Inoltre le nuove modalità d'esame sono state portate a conoscenza degli interessati solo occasionalmente e solo pochi giorni prima della data fissata per gli esami.

A conferma di quanto sopra esposto si riportano i dati, eccezionalmente significativi, sulle domande d'ammissione e sull'esito dell'esame, relativi agli ultimi due anni accademici per l'Università di Bari:

1966-67 domande di ammissione n. 272, studenti ammessi n. 272;

1967-68 domande d'ammissione n. 127, studenti ammessi n. 54.

Poiché appare chiara all'interrogante e all'opinione democratica la natura repressiva e discriminatoria dei provvedimenti adottati in materia pubblica istruzione dal regime fascista dei colonnelli di Atene (richiesta del certificato di « lealtà » al regime rilasciato dalla polizia per poter accedere all'esame di ammissione all'Università, inasprimento dei controlli sull'emigrazione studentesca verso i paesi democratici ecc.), si chiede di conoscere le motivazioni politiche che hanno indotto l'onorevole ministro a recepire meccanicamente tali richieste dei fascisti greci e, anzi, a prescriberne l'applicazione più zelante nelle Università italiane.

Poiché è chiaro che la più recente emigrazione dei giovani greci verso le Università italiane è motivata non solo dalle insufficienze generali del sistema di istruzione pubblica vigente in Grecia, ma soprattutto da una diffusa volontà politica antifascista e poiché tale forma dell'opposizione al regime è stata frustrata dal pedissequo trasferimento nelle università italiane delle misure repressive del governo fascista greco, si chiede all'onorevole ministro se intende rimuovere gli effetti negativi della citata circolare ministeriale:

1) consentendo a tutti gli studenti greci che ne facciano richiesta e indipendentemente dall'esito dell'esame d'ammissione già sostenuto, di iscriversi alle facoltà universitarie italiane, sotto l'unica condizione di ripetere, o comunque sostenere tale esame entro il mag-

gio 1968. Tale provvedimento non violerebbe in alcun modo la sostanza dell'accordo del 1959;

2) invitando le autorità accademiche dei nostri atenei a manifestare la maggiore comprensione possibile verso gli studenti greci che chiedono l'ammissione alle università italiane e sostengono il relativo esame. (25259)

D'AMATO. — *Ai Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se e quali interventi siano stati opportunamente svolti da parte governativa per facilitare il rapido superamento dell'attuale vertenza dei bancari i quali da tempo avevano regolarmente posto le loro rivendicazioni agli Istituti di credito. (25260)

ABELLI, FRANCHI E TURCHI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere chi abbia preso la decisione di rimuovere in Massa il cippo posto la notte del 3 novembre a ricordo della medaglia d'oro Paladini, caduto in Spagna e della medaglia d'oro Briglia, caduto in Africa, sul piedistallo sul quale la cittadinanza massese aveva — a suo tempo — eretto il busto della medaglia d'oro Paladini; per conoscere le ragioni della rimozione avvenuta proprio nel giorno in cui il popolo italiano celebra la vittoria e si stringe intorno alle sue Forze armate e per conoscere infine se non si ritenga doveroso ripristinare e ricollocare al loro posto i busti dei due eroici caduti. (25261)

CACCIATORE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se non ritenga doveroso ripristinare l'assegno a favore di Trotta Michele e Trotta Almerinda fu Nicola, eredi del beneficiario del certificato n. 18884, quale danneggiato politico dei moti 1848-1849, giusta legge n. 1496 dell'8 luglio 1883.

Tale assegno non è stato più corrisposto ai Trotta fin dall'agosto del 1925 per rappresentanza politica, trattandosi di noti antifascisti. Il libretto relativo è ancora in possesso dei Trotta. (25262)

CACCIATORE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti si ritiene di dover adottare perché cessi la serrata da parte dei Fratelli Camera, proprietari e gestori di una cartiera in Minori (Salerno), in considerazione che tale serrata rappresenta semplice rappresaglia di fronte

alle giuste rivendicazioni salariali e normative da parte degli operai ed in considerazione altresì che detta cartiera ha goduto di forti sovvenzioni da parte della Cassa per il mezzogiorno e dell'ISVEIMER. (25263)

ABRUZZESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se intenda intervenire presso il Ministero della difesa affinché applichi, a tutto il personale interessato, la decisione del Consiglio di Stato del 18 novembre 1966, n. 1092/4 pubblicata nell'udienza del 30 dicembre 1966 e ciò ad evitare una palese sperequazione di trattamento tra tutti gli operai giornalieri inquadrati nella categoria impiegatizia, anche in considerazione dell'aggravio che deriverebbe all'amministrazione nel caso che i predetti fossero costretti a ricorrere in sede giurisdizionale. (25264)

CERUTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritiene urgente di portare a termine i lavori relativi al completamento dell'acquedotto di Nibbiano (Piacenza). La domanda per la concessione del mutuo, ai sensi della legge 3 agosto 1949, numero 589 e successiva 15 febbraio 1963, numero 184, fu presentata il 27 dicembre 1963 per un ammontare di lire 11.000.000.

Dopo tale data furono interposte varie istanze di sollecito sia direttamente dal comune interessato sia dall'interrogante, infatti:

- 1) in data 9 settembre 1965 veniva interessato l'onorevole De' Cocci;
- 2) in data 18 febbraio 1967 fu rivolta istanza all'onorevole Giglia;
- 3) il 5 aprile 1967 fu di nuovo interessato l'onorevole Giglia;
- 4) l'11 luglio 1967 fu interposta nuova istanza all'onorevole Giglia;
- 5) il 22 novembre 1967 è stato nuovamente interessato l'onorevole Giglia;
- 6) il 27 novembre 1967 è stata portata a conoscenza dell'onorevole Giglia una petizione degli abitanti del comune interessato.

Purtroppo, però, fino ad oggi non è stato ottenuto alcun risultato concreto per un'opera di fondamentale interesse pubblico. (25265)

FRANCHI E SERVELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se non intenda disporre un accurato esame della situazione relativa al personale dell'Ente ausiliario di assistenza sociale (EAAS) costituito nel 1950 con ordinanza n. 185 del Governo militare alleato

di Trieste, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 27 dell'1 ottobre 1950 - GMA - e soppresso nel 1966 e che è stato assunto, al completo, nei vari enti locali della provincia di Trieste.

Ai fini del trattamento di quiescenza, i dipendenti del citato Ente erano iscritti all'INPS ed ora sono stati trasferiti alla CPDEL e all'INADEL, per cui hanno chiesto il ricongiungimento dei servizi prestati in precedenza a quello attuale.

Con lettera particolareggiata diretta all'Ufficio legale e del Contenzioso della direzione generale degli istituti di previdenza, la prefettura di Trieste ha precisato che il citato EAAS era un ente pubblico i cui dipendenti avrebbero dovuto essere obbligatoriamente iscritti al CPDEL in quanto prestavano servizio per conto di tutti gli enti locali esistenti nella Regione (Prefettura, province, comuni, ECA ed Ospedali riuniti).

Gli interroganti chiedono di conoscere se non si ritenga che tale tesi della Prefettura di Trieste debba essere accolta e che, di conseguenza, debba essere operato, senza oneri per il personale, il giustamente richiesto ricongiungimento e quindi sospese le procedure eventualmente iniziate per il riscatto oneroso (25266)

AMENDOLA PIETRO, GRIMALDI E PEZZINO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali interventi urgenti intenda disporre perché venga ampliata e rafforzata la strada che collega il comune di Capizzi alla Mistretta-Nicosia.

Gli interroganti fanno presente che tale strada, la quale costituisce il collegamento più breve e non ostruito al traffico per la neve tra Capizzi e il resto della Sicilia, versa attualmente in gravi condizioni di dissesto, sicché qualora, come è lecito augurarsi, dovesse prossimamente essere sottoposta a un intenso traffico di automezzi pesanti per le esigenze derivanti dalla riparazione dei danni causati dal recente terremoto, e non fosse stata preventivamente sistemata, rischierebbe di diventare entro brevissimo tempo assolutamente impraticabile, con la necessaria conseguenza che tutta l'opera della ricostruzione resterebbe a lungo bloccata. (25267)

PINTUS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere:

a) se abbiano valutato adeguatamente la importanza dell'anonimato azionario come in-

centivo per lo sviluppo economico della Sardegna e di altre regioni a statuto speciale;

b) se, conseguentemente, ritengano, nella definizione della materia, di non aderire alle misure tendenti a sancire tassativamente per tutte le società commerciali l'obbligo della nominatività azionaria, senza prevedere la dovuta eccezione per le dette regioni;

c) se si rendano conto che, a parte ogni possibile questione di carattere costituzionale, eliminando o riducendo la sfera dell'anonimato nella legislazione regionale, si provocherebbe un deciso rallentamento nel progresso economico della Sardegna, e di altre regioni a statuto speciale, per il prevedibile grave calo nella misura degli investimenti privati che ne deriverebbe. (25268)

PINTUS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

a) le ragioni per le quali il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ha escluso il complesso portuale di Sant'Antioco dai confini dell'area industriale di Portovesme e quella di non finanziare la costruzione delle infrastrutture, di cui il complesso portuale medesimo ha bisogno data la incongruità del provvedimento che non tiene conto di tre dati essenziali. E cioè:

1) l'esistenza in Sant'Antioco di un porto che, con esigui mezzi finanziari, potrebbe essere reso efficiente anche al di là di quelle che appaiono le necessità della zona nell'immediato futuro;

2) la constatazione, facilmente accertabile, che Sant'Antioco è uno dei pochi sbocchi marittimi dell'intera Sardegna che possieda una vecchia tradizione marinara e mercantile;

3) la presenza nella stessa città di un agglomerato umano tra i più popolosi del Sulcis, che sarebbe abbandonato a se stesso qualora non si ponesse rimedio alla decisione del Comitato dei ministri, la quale, pertanto, sembra peccare di scarsa aderenza alla realtà;

b) se conseguentemente il Governo non ritenga urgente riesaminare la decisione in modo che siano create le condizioni di un armonico sviluppo dell'area di Portovesme e dell'intera economia sulcitana. (25269)

PINTUS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

a) le ragioni per le quali non si riesce a risolvere, nonostante tutti gli sforzi compiuti,

il problema di un adeguato approvvigionamento idrico della città di Sassari che in ogni stagione, ma soprattutto in quella estiva, lamenta una crescente insufficienza che si avvia a diventare insopportabile, oltreché cronica;

b) se il Governo non ritenga indispensabile un intervento pronto e definitivo per dotare dell'acqua necessaria, sia la città di Sassari, sia le zone urbane e rurali della Nurra, assetate ancor più del capoluogo, sia le città che, come Alghero e Portotorres, attendono una sistemazione acquedottistica definitiva dal punto di vista civile, turistico, agricolo ed industriale;

c) se, in relazione a tali pressanti ed imprescindibili necessità, la costruzione di un nuovo acquedotto (Rio Mannu di Ozieri), quale quello previsto dal Piano nazionale recentemente approvato, sia per essere tale da soddisfare adeguatamente le suaccennate esigenze e, comunque, quali tempi burocratici e tecnici siano previsti per il suo finanziamento e realizzazione;

d) quali, in caso diverso, le necessità che sarà in grado di soddisfare e quali non potrà appagare eventualmente e come si intenda provvedere per queste ultime;

e) un quadro completo e dettagliato sul come e quando i relativi problemi, che si avviano ormai a diventare drammatici, saranno compiutamente risolti. (25270)

PINTUS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere:

1) le ragioni per le quali viene permessa la circolazione di pellicole cinematografiche di evidente immoralità, condannata spesso senza distinzione di parte politica per la apologia che esse virtualmente fanno di malsane passioni e di violenza;

2) se ritengono l'attuale sistema di censura e di aiuti finanziari adeguati alla necessità di evitare la proiezione di tali pellicole, e, in caso negativo, cosa intendano fare per riformarlo convenientemente;

3) quali efficaci provvedimenti intendano prendere perché i produttori siano incoraggiati a realizzare pellicole educative o, almeno, non immorali. (25271)

PINTUS. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga opportuno e necessario istituire a favore degli assuntori delle ferrovie in concessione gli assegni familiari. (25272)

PINTUS. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord.* — Per sapere:

1) se non ritenga doveroso ed opportuno riesaminare la decisione presa a suo tempo di non dare più corso alla costruzione della strada Goni-Ballao, allorché il progetto relativo fu restituito, in data 3 dicembre 1964, alla provincia di Cagliari adducendo che la opera non poteva essere inclusa per ragioni finanziarie nel programma della Cassa per il Mezzogiorno;

2) se non sia il caso di considerare i fattori positivi che consigliano la costruzione della strada in questione, i quali si possono sintetizzare nella necessità di togliere dallo isolamento alcuni centri del Gerrei e del Sarabus che attualmente si trovano ad essere, anche a causa di esso, fra le popolazioni più depresse della Sardegna. (25273)

MAGNO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste, della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se e quando sarà provveduto da parte delle sottoindicate amministrazioni ad applicare la legge 13 marzo 1958, n. 308, riguardante l'assunzione obbligatoria dei sordomuti:

Ministero dell'agricoltura, Direzione generale dell'economia montana e delle foreste (ruolo salariati);

Ministero della pubblica istruzione (ruolo bidelli scolastici);

Ministero dei lavori pubblici (ruolo salariati);

Ministero delle poste (ruolo salariati);

ANAS (ruolo salariati e ruolo ausiliari).

(25274)

GRILLI. — *Ai Ministri della marina mercantile e degli affari esteri.* — Per conoscere quali misure intendono adottare per difendere i pescherecci della marineria di Fano dieci dei quali, in questi ultimi giorni, sono stati fermati dalle vedette iugoslave, costretti ad ormeggiare in porti stranieri ed a pagare grosse multe per poter far ritorno in Patria.

Tutti i pescherecci si trovavano, al momento del fermo, fuori dalle acque territoriali e stavano pescando nelle zone stabilite dalla convenzione italo-iugoslava.

Per sapere se il Governo non intenda adottare misure atte a salvaguardare gli interessi ed il diritto della marineria adriatica ed in particolare di quella fanese. (25275)

CRUCIANI, FRANCHI E SERVELLO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere, visto lo sciopero proclamato dai dipendenti INAIL vivamente preoccupati delle conseguenze che tale azione potrà provocare nel campo degli stessi assistiti:

1) come il Governo intenda sanare la vertenza in atto, considerato che non è assolutamente possibile contestare la fondata legittimità delle aspirazioni dei lavoratori interessati;

2) come possa concepirsi che oltre 10.000 dipendenti INAIL siano tuttora, e da anni, privi di trattamento di quiescenza e previdenza mentre i dipendenti dell'INPS e dell'INAM risultano ampiamente e coerentemente tutelati in materia;

3) come possono essere alleviate le umane necessità di quelle famiglie di quei dipendenti INAIL, nel frattempo deceduti o collocati a riposo per accertate inabilità ai quali non si è garantito il benché minimo mezzo di sussistenza, cosa questa contraria ai più elementari principi umani e sociali;

4) come si intende tutelare l'autonomia INAIL in considerazione del fatto che il rigetto della deliberazione da questi presa ridesta il carattere di un atto di imperio contrario allo spirito e alla lettera delle vigenti norme di legge sull'autonomia medesima;

5) con quale spirito e in omaggio a quale principio sociale siano state respinte tutte le rivendicazioni il cui contenuto, assolutamente conforme la legge, non era e non è in contrapposizione con quanto praticato da tempo nei confronti del personale degli altri enti previdenziali;

6) si chiede inoltre di conoscere i motivi per i quali i Ministri suddetti non abbiano ancora provveduto a distanza di più di 2 anni a ratificare la delibera dell'INAIL relativa al trattamento di previdenza del personale salariato e ciò in considerazione del fatto che detti dipendenti rientrano fra i 10.000 esclusi da ogni trattamento di quiescenza e previdenza. (25276)

FIUMANÒ E TERRANOVA RAFFAELE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'interno e della sanità.* — Per sapere:

a) se hanno avuto conoscenza dello sciopero, cui sono stati costretti ricorrere, il giorno 31 ottobre 1967, i dipendenti degli enti locali residenti a Palmi Calabro, a causa delle circostanze che quei lavoratori non possono usufruire dell'assistenza mutualisti-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

ca diretta in quanto i sanitari del luogo reclamano dall'INADEL il pagamento a notula (come già praticato a Reggio Calabria), anziché a quota capitaria:

b) quali interventi si proponessero urgentemente di adottare allo scopo di eliminare il disagio e il danno economico dei lavoratori, tenendo anche conto che è prevista altra azione di sciopero per l'11 dicembre 1967. (25277)

CALABRÒ. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere per quali motivi l'88° stormo aereo, che è circondato da tanta stima e simpatia dalla cittadinanza di Catania, sia stato trasferito da quella città;

per sapere inoltre quanto di fondato ci sia nelle voci che circolano in città, secondo cui detto trasferimento sia derivato da alcuni atti di sabotaggio perpetrati ai danni del reparto stesso. (25278)

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici per conoscere se risulti che l'ex assessore dei lavori pubblici del comune di Palestrina, signor Bernarsola, si sia rifiutato di firmare fatture di competenza del comune fino a lire 250.000, per un importo complessivo di vari milioni, riguardante i lavori eseguiti nel locale campo sportivo; a tale proposito dichiarando, nel corso di una pubblica assemblea, che tale sua decisione era determinata da tali riscontrate irregolarità, che se non fosse stato vicino il Natale, egli avrebbe in ben altro modo denunciato, non soltanto limitandosi a non firmare i mandati, come faceva, per evitare che qualcuno passasse la festa in galera anziché in casa.

« E per sapere se in relazione a quanto sopra e ad altre irregolarità già ripetutamente segnalate con altre interrogazioni — irregolarità sulle quali sono in corso anche procedimenti giudiziari — non stimino opportuno promuovere una regolare inchiesta amministrativa.

(6820)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste per conoscere quali ragioni abbiano indotto il Ministero a sopprimere la Stazione sperimentale di granicoltura di Rieti « Nazzareno Strampelli », misura grave ed inspiegabile, considerate le alte tradizioni agronomiche di questo Istituto sperimentale che nac-

que per l'opera insigne, di fama internazionale del suo fondatore che venne continuata sino ai giorni nostri con indubbia utilità.

« L'interrogante chiede al Ministro se non intenda revocare tale decisione ed assicurare così la sopravvivenza di questa istituzione attribuendole, se del caso, funzioni nuove, tenuto conto che questa stazione opera in una zona produttrice di grani di alta qualità e specializzazione che rendano necessaria la prosecuzione di questa attività di sperimentazione granaria pilota anche su scala nazionale.

(6821)

« COCCIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della difesa e del turismo e spettacolo, per sapere se siano a conoscenza di un ordine del giorno del consiglio comunale di Cervia col quale si chiede che l'aeroporto NATO, esistente in quel comune, sia aperto al più presto ai voli civili, particolarmente per il potenziamento dell'industria turistica della riviera settentrionale romagnola, che è fra le più attrezzate e le più dotate d'Italia; e se in relazione a tale voto del consiglio comunale di Cervia, i Ministri in indirizzo non ravvisino l'importanza e l'opportunità di promuovere le pratiche necessarie perché la richiesta possa essere accolta.

(6822)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici per chiedere se risulta al vero che le abitazioni in costruzione a Capua a cura IACP di Caserta, destinate ad ospitare le famiglie che attualmente abitano nelle palazzine del rione « Santagata » dichiarate pericolanti, saranno concesse ad un canone di affitto di circa 20.000 lire mensili;

se non ritenga assurdo tale canone che si colloca ai livelli dei costi delle abitazioni del mercato speculativo privato della città;

se ritenga che possa essere sopportato tale affitto dai disoccupati, pensionati o operai a livello salariale bassissimo, che sono i futuri destinatari di quelle abitazioni.

(6823)

« RAUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere se non ritenga di dover intervenire nei confronti della Direzione della « Siemens » la quale impone lo straordinario fino agli operai del reparto " attrezzerie ".

« L'interrogante, inoltre, considerato che la pretesa dello straordinario è diffusissima

nelle aziende della provincia con grave danno sia dei lavoratori occupati ai quali si impone un ritmo di lavoro logorante, sia dei numerosi disoccupati che potrebbero trovare, in una situazione di rispetto dell'orario di lavoro, possibilità di occupazione, chiede di conoscere se l'onorevole Ministro non ritenga di dover richiamare l'Ispettorato del lavoro di Caserta ad un maggiore impegno nell'assolvimento dei suoi compiti di vigilanza.

(6824)

« RAUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere — premesso che la Cartiera fratelli Camera in Minori, sorta nel 1957 beneficiando dei finanziamenti agevolati per l'industrializzazione del Mezzogiorno, sta effettuando già dall'11 novembre una serrata a tempo indeterminato, mascherata pretestuosamente come chiusura per manutenzione del macchinario, senza neppure aver chiesto l'integrazione salariale per gli operai sospesi dal lavoro; e premesso altresì, che tale serrata è stata determinata unicamente dal proposito di impedire che la maestranza eleggesse il 12 novembre per la prima volta il delegato di fabbrica, e di perpetuare una situazione vergognosa di sottosalario e relativi bassi contributi previdenziali e assicurativi, il tutto con grave violazione del contratto nazionale di lavoro della categoria dei cartai — se egli non ritenga di dover intervenire in tutta urgenza perché vengano finalmente rispettati e assicurati i diritti dei lavoratori in questione e perché venga impedito il tentativo dei padroni di compiere ulteriori odiose rappresaglie attraverso il licenziamento di una parte delle maestranze.

(6825)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del turismo e spettacolo per conoscere se non ritenga urgente e necessario promuovere iniziative ed interventi idonei a normalizzare la insostenibile situazione che settimanalmente va aggravandosi nello svolgimento dei campionati nazionali di calcio.

« L'interrogante fa presente:

- 1) l'opportunità di non lasciare al capriccio e alla speculazione delle società sportive la fissazione variabile dei prezzi dei biglietti d'accesso agli stadi in considerazione della popolarità del maggiore sport nazionale;
- 2) la necessità di modificare il sistema e il regolamento arbitrale nella constatazione

che gli attuali arbitraggi sono quasi sempre la causa degli incidenti gravissimi che si vanno verificando in misura sempre maggiore. Una funzione di consultazione immediata potrebbe, per esempio, essere data ai "commissari di campo" che dovrebbero presenziare agli incontri sul campo e non in tribuna e potrebbero con maggiore autorità dei segnaplinee collaborare tempestivamente con gli arbitri per il buon andamento delle gare.

(6826)

« DELFINO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro di grazia e giustizia per sapere se risponde a verità che presso la Pretura di Frosinone vi sarebbe attualmente un solo giudice, in quanto altri due, assegnati a suo tempo, sarebbero stati successivamente destinati ad altre sedi.

« L'interrogante fa presente inoltre che a seguito della soppressione delle Preture di Veroli e Ferentino, nonché in conseguenza all'allargamento delle competenze del Pretore, numerose cause sarebbero giacenti da lungo tempo in attesa dei due giudici previsti nell'organico della Pretura di Frosinone.

(6827)

« TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale per conoscere quali provvedimenti intenda prendere nei confronti del direttore della cassa mutua provinciale dei coltivatori diretti di Campobasso che va organizzando, nei comuni della provincia, le assemblee delle mutue comunali, previste dalla legge per il rendiconto, e vi partecipa invece in compagnia dell'ex deputato Monte, presidente dell'associazione bonomiana, per svolgervi azione propagandistica.

(6828)

« TEDESCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se sia allo studio del Governo un provvedimento legislativo inteso a modificare la legge n. 477 del 1964, relativa ai sottufficiali dell'arma aeronautica e in particolare i marescialli di seconda; legge che, legando la possibilità della promozione esclusivamente al formarsi delle organiche vacanze, e non anche al diritto acquisito, consente solo a pochissimi degli attuali sottufficiali la promozione al massimo grado della carriera prima del loro collocamento a riposo, con evidenti gravi conseguenze di ordine economico e di disagio morale per l'intera cate-

goria, che vede ingenerosamente disconosciuti i molti sacrifici e le benemerienze raccolte in tanti anni di onorato servizio, in pace e in guerra, in difesa della indipendenza e degli interessi della nazione italiana; e ciò a differenza di quel che accade nelle altre armi, dove la carriera dei sottufficiali è stata diversamente e giustamente regolata con il pieno riconoscimento di tutti i loro sacrosanti diritti.

(6829)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e del turismo e spettacolo, per conoscere, essendo a conoscenza che l'ENI ha in animo di costruire in agro di Manfredonia (Foggia) uno stabilimento petrolchimico per la produzione dell'ammoniaca e di altre sostanze chimiche, quali sono i motivi che hanno determinato la scelta della località proposta in sede di Comitato interministeriale per la programmazione economica — scelta che danneggerebbe una zona di notevole sviluppo agricolo e comprometterebbe seriamente le prospettive turistiche di quella città — e se non sia invece più opportuno orientarsi nel senso suggerito anche dagli amministratori locali che vorrebbero l'insediamento della nuova industria in una vasta area non coltivata a sud della città, collegata con gli impianti portuali e compresa in una zona dove sono già sorti altri stabilimenti industriali.

(6830)

« CASSANDRO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri della pubblica istruzione e dell'interno sul grave episodio di violenza a carico di studenti universitari verificatosi ieri a Napoli, dove era stata occupata la facoltà di architettura come democratica manifestazione di lotta contro il disegno governativo numero 2314. Gli interroganti sottolineano l'inaccettabile comportamento delle forze di polizia che, chiamate dal rettore, hanno con lui collaborato a violare i diritti degli studenti, invadendo l'area universitaria in assetto di guerra, scacciandone gli studenti che si trovavano nella sede loro propria e fermandone ventitré.

(6831)

« CAPRARA, BRONZUTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della pubblica istruzione e dell'interno, per conoscere quale autorità, accademica o amministrativa, abbia richiesto od

autorizzato l'intervento della forza di polizia contro gli studenti della Facoltà di lettere dell'Università di Genova, che esprimevano attraverso lo strumento dell'occupazione la protesta verso l'attuale ordinamento burocratico ed autoritario degli atenei teso a ridurre lo studente ad ospite della struttura universitaria, anziché a fine e soggetto cosciente di tutta l'attività formativa.

« Chiede altresì di conoscere quali valutazioni abbiano indotto le pubbliche autorità a così grave gesto che contrasta con la necessità di approfondire utilmente nel paese e tra le forze interessate quel dibattito sul ruolo dell'università nello sviluppo civile e culturale che il Governo col disegno di legge n. 2314 ha inteso chiaramente evitare, e che si oppone a quelle forme di lotta cui il Governo ha costretto, non solo gli studenti dell'ateneo genovese, ma anche quelli di numerose università.

« L'interrogante domanda se atti come l'intervento poliziesco nelle università, contro lo spirito e la lettera della Costituzione che ha riconosciuto nella precipua funzione culturale esplicita le ragioni dell'autonomia universitaria, non denotino una assoluta carenza di sensibilità democratica da parte dei pubblici poteri, che dovrebbero pur saper dare ai problemi soluzioni diverse da misure amministrative e repressive.

(6832)

« D'ALEMA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali per conoscere quali provvedimenti abbiano adottato o intendano adottare urgentemente al fine di porre rimedio alle cause per le quali si è verificato il ripetersi di incidenti mortali o gravissimi nella miniera di Cave del Predil in Friuli.

« Gli interroganti richiamandosi a precedenti interrogazioni e al recente voto del Consiglio provinciale di Udine approvato all'unanimità richiedente la garanzia della sicurezza sul lavoro per cui si battono i minatori di Cave del Predil, mentre rilevano il ripetersi di recenti incidenti mortali ed altri gravissimi sul lavoro, chiedono che sia avviata una accurata inchiesta volta a chiarire le cause e le responsabilità degli infortuni, chiedono altresì che tra le maestranze e l'AMMI abbia a realizzarsi un proficuo dialogo nello spirito dell'accordo, firmato a Roma il 5 maggio 1967, per garantire un produttivo rapporto che mantenga e accre-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

sca gli attuali livelli di occupazione nella salvaguardia della sicurezza fisica dei dipendenti e chiedono infine che siano adottati nella miniera di Cave del Predil tutti gli accorgimenti necessari atti ad eliminare i pericoli di incidenti sul lavoro.

(6833) « LIZZERO, TOGNONI, FRANCO RAFFAELE, BERNETTI MARIA, GUERRINI RODOLFO, Busetto, VIANELLO, GOLINELLI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze, per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio e della giustificata irritazione del personale salariato dei monopoli di Stato ai quali, in contrasto con le disposizioni di legge, da ben sei anni, e per incomprensibili motivi burocratici, non viene corrisposta per intero la quota di aggiunta di famiglia in caso di assenza dal servizio per malattia o infortunio.

(6834) « CINCIARI RODANO MARIA LISA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere se intende intervenire con urgenza, affinché la direzione della RAI-TV decida favorevolmente alla richiesta da parte di sportivi, stampa e associazioni per la teletrasmissione dell'incontro di calcio Juventus-Napoli dallo stadio Comunale di Torino anticipato a sabato 9 c.m.

(6835) « ABRUZZESE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se sia a sua conoscenza la grave situazione che si è andata determinando nelle province di Udine e di Gorizia dove recenti provvedimenti hanno provocato un grave turbamento nella pubblica opinione, già da tempo consapevole della pressoché totale incapacità della regione (dove i residui passivi hanno già raggiunto la somma di 45 miliardi) ad affrontare e risolvere i concreti problemi delle province del confine orientale e protesa invece a porre mano a quei provvedimenti di carattere apparente e quindi elettorale ed alla istituzione di enti plebiscitari e di un pesante organico che sta per raggiungere le 1.500 unità con una spesa di quasi 4 miliardi annui, mentre in conseguenza dell'istituzione dell'Ente regione è venuto a mancare in quelle zone ogni e qualsiasi intervento statale;

gli interroganti si riferiscono in particolare:

1) all'abbandono della montagna, sottolineato da una recente manifestazione di protesta messa in atto in Carnia da parte di una popolazione estremamente seria, ma ripetutamente colpita e che chiede il ripristino e l'ammodernamento della sua ferrovia, la lavorazione *in loco* del minerale di Cave del Predil, la creazione di una industria di base che freni la spaventosa emigrazione, l'esecuzione dei piani di bonifica montana e delle opere per la difesa del suolo non solo nell'interesse della Carnia, ma di tutta la pianura, l'applicazione delle leggi sui sovracani, il rimborso ai comuni dei gettiti imposte soppresse, la realizzazione del programma di ammodernamento viario, gli indennizzi per i danni patiti dai patrimoni boschivi;

2) all'esclusione di vaste zone delle province di Udine e di Gorizia dai benefici per le aree depresse con un peggioramento notevole della situazione rispetto alla precedente che frustra ogni tentativo di ripresa economica;

3) alla preannunciata chiusura dello stabilimento Solvay a Monfalcone che ormai solo a parole è considerato il centro di una zona a "vocazione industriale" e che ha già subito spaventose decurtazioni di posti di lavoro e non ha ottenuto, in cambio della già avvenuta chiusura dell'oleificio e della soppressione dell'OMFA e del ridimensionamento di altre industrie, nessuna concreta provvidenza;

4) al mancato pagamento dei contributi concessi ai commercianti, agli esercenti ed agli artigiani a titolo di indennizzo per i danni subiti nelle alluvioni del 1965 e del 1966 a Latisana e nelle altre zone colpite;

5) alle condizioni della Valcellina ed in particolare del centro di Erto, completamente dimenticato dopo la tragedia del Vajont;

6) alla mancata esecuzione delle opere di sicurezza per le zone minacciate dalle alluvioni e che riflettono un problema ripetutamente sollevato dagli interroganti, ai quali mai è stata fornita nessuna risposta;

7) alle condizioni generali delle due province di Udine e di Gorizia e dei due capoluoghi che, allo stato delle cose, non consentono previsioni ottimistiche e che diventano, anzi, ogni giorno più pesanti, forse soltanto perché quelle popolazioni hanno ripetutamente dimostrato di voler evitare sinora ogni clamorosa reazione.

« Gli interroganti chiedono di conseguenza, di conoscere quali iniziative il Governo in-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

tenda prendere in ordine alla prospettata situazione, che si riferisce soltanto ai recenti gravi fatti che non fanno che sommarsi a precedenti condizioni cui non si è mai voluto concretamente porre mano, limitandosi le provvidenze alle concessioni di un'autonomia regionale che si è rivelata il più disastroso dei rimedi.

(6836) « FRANCHI, CRUCIANI, DE MARZIO, SPONZIELLO, GUARRA, SANTAGATI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della agricoltura e delle foreste, per conoscere — premesso che nelle province di Messina e di Enna (anche in relazione a lavori di rimboschimento finanziati con somme ingenti dalla Cassa per il Mezzogiorno, dei quali risultano sempre aggiudicatarie sempre le stesse poche ditte ma che, come è assai agevole constatare a vista d'occhio, vengono eseguiti assai frammentariamente) la Forestale ha precluso, recintandoli, al pascolo e alla coltivazione una quantità estesissima di terreni;

che per molti di questi terreni, dato il loro basso livello altimetrico, mal si ravvisa la necessità del vincolo per esigenze idrogeologiche, mentre è invece indubitato che tale vincolo ha ridotto alla fame e alla disperazione migliaia e migliaia di pastori, di braccianti, ecc., oltre tutto fatti oggetto di contravvenzioni e di procedure giudiziarie qualora ardiscono varcare i recinti — se non ritenga necessario intervenire in tutta urgenza perché la Forestale provveda a una revisione e a un ridimensionamento, secondo una valutazione più obiettiva delle esigenze derivanti dalla superiore finalità della difesa del suolo, delle recinzioni e dei vincoli in questione; e ciò allo scopo di restituire un minimo di tranquillità a tanti modesti lavoratori, di impedire che il loro stato d'animo esasperato possa esplodere in gravi turbamenti dell'ordine pubblico, di prevenire un ulteriore, completo e definitivo spopolamento dei loro paesi (quali Capizzi) già oggi gravemente falciati dall'emigrazione.

(6837) « AMENDOLA PIETRO, GRIMALDI, PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali urgenti interventi abbia disposto in favore dei pastori e degli allevatori di bestiame delle province di Messina e di Enna che, a causa della prolungata siccità

e della conseguente scarsità ed elevatissima del prezzo dei foraggi in loco, non sono più in grado di alimentare convenientemente gli animali i quali, pertanto, vanno progressivamente e gravemente deperendo.

(6838) « AMENDOLA PIETRO, GRIMALDI, PEZZINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri delle finanze e del turismo e spettacolo, per sapere se non ritengano accogliere le legittime istanze degli esercenti cinematografici italiani i quali chiedono un alleggerimento fiscale del settore, eccessivamente oberato al punto da rendere difficile la sopravvivenza della attività dell'esercizio cinematografico.

(6839) « CALABRÒ, TURCHI, CARADONNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per risolvere la grave situazione in cui operano gli 800 dipendenti, quasi tutti donne e per di più giovanissime, della Manifattura maglierie Torino (corso Svizzera 165, Torino), produttrice della maglieria " Alpina ". La direzione della ditta impone condizioni di lavoro incivili, contrarie alle norme contrattuali e ai principi sanciti dagli articoli 2, 4, 32, 36 e 37 della Costituzione.

« Le violazioni più gravi sono le seguenti: 1) pressioni esercitate su alcune lavoratrici a autolicensiarsi e riduzione dell'orario di lavoro o sospensione a zero ore per altre, e ciò contemporaneamente ad assunzione di nuove operaie e imposizione di ore di lavoro straordinario persino alle apprendiste, le quali inoltre non frequentano i prescritti corsi complementari e svolgono talora mansioni da operaie; 2) trasferimenti arbitrari che comportano la perdita del premio-macchina; 3) illecite imposizioni di multe sul già bassissimo salario, indebitamente segnate nel listino paga con la voce di « addebiti »; 4) continuo taglio dei tempi e delle tariffe di cottimo; 5) assenza di protezione contro i ritmi di lavoro vertiginosi e nocivi soprattutto a ragazze dai 15 ai 21 anni di età; 6) assenza dell'asilo nido di fabbrica e carenza di posti nell'asilo nido esterno con il quale l'azienda ha stipulato un accordo e pressioni esercitate sulle lavoratrici madri perché si licenzino; 7) rifiuto della direzione a incontrarsi con le organizzazioni sindacali.

« I sistemi di coercizione, sopruso e ricatto morale usati dalla direzione della suddetta ditta impongono un immediato e deciso in-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 1967

tervento delle autorità competenti, affinché vi siano finalmente rispettati i diritti costituzionali, legislativi e contrattuali dei lavoratori.

(6840) « LEVI ARIAN GIORGINA, CINCIARI RODANO MARIA LISA, COSTA MASSUCCO ANGIOLA MARIA ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri sui problemi attuali del Mezzogiorno; per sapere in particolare se — superati gli effetti della crisi congiunturale che hanno ritardato il conseguimento degli obiettivi del Piano relativi al suo sviluppo — il Governo non intenda, alla luce della incoraggiante ripresa degli investimenti nel corso del 1967, promuovere una più intensa azione per la industrializzazione del sud — condizione essenziale per lo sviluppo del Mezzogiorno — il cui ritardo rischia non soltanto di compromettere l'obiettivo programmatico della graduale eliminazione degli squilibri territoriali ma anche di rendere, nel futuro, più difficili le condizioni dello sviluppo economico generale del Paese.

È infatti problema centrale della politica di Piano quello dell'allargamento della base industriale del Paese fondato sulla industrializzazione del Mezzogiorno che, inserito nel tessuto di una moderna società industriale, non solo non è in contrasto con le esigenze di competitività del nord ma costituisce la condizione necessaria per l'inserimento della nostra economia nel contesto europeo e internazionale.

(1262) « BRANDI, FERRI MAURO, ARIOSTO, DE PASCALIS, GUERRINI GIORGIO, AMADEI GIUSEPPE, ARMAROLI, CODIGNOLA, CUCCHI, DELLA BRIOTTA, DI PRIMIO, FORTUNA, JACOMETTI, MACCHIAVELLI, ORLANDI, RIGHETTI, SILVESTRI, USVARDI, ZUCALI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere se non intenda assumere qualche iniziativa per correggere la grave anomalia stabilita dalla legge costitutiva del suo Ministero, secondo la quale lo sganciamento delle aziende a partecipazione statale dalla Confindustria non ha effetto per le aziende di credito.

« Il Ministero delle partecipazioni statali, infatti, ha identica responsabilità politica per la condotta di tutte le aziende da esso con-

trollate, bancarie o no, ma non risulta che abbia nei trascorsi 11 mesi dacché è aperta la vertenza per il rinnovo del contratto dei bancari in alcun modo esercitato azione di indirizzo e di direttiva per la soluzione della vertenza stessa: tanto che diventa necessario chiedere per quale motivo un forte gruppo di aziende di credito continua ad essere inquadrato nel settore delle partecipazioni statali.

« Sembra agli interpellanti che in ragione dell'attuale episodio sindacale e in ragione di un generale coordinamento, che non può rifarsi unicamente alla politica del Tesoro, salvo attribuire ad esso ogni responsabilità e salvo quindi trasferire le Banche all'IRI a quel Ministero, che sia maturo il tempo per lo sganciamento delle aziende bancarie a partecipazione statale dall'Assobanca.

« Gli interpellanti chiedono perciò al Ministro delle partecipazioni statali di esprimere il suo avviso su questo argomento.

(1263) « GAGLIARDI, BORRA, BIANCHI FORTUNATO, CARRA, CENGARLE, TOROS, CAVALLARI NERINO, MENGOLZI, GITTI, GALLI, BORGHI, SABATINI, BIANCHI GERARDO, CAPPUGI, SINESIO, MAROTTA VINCENZO, ALBA, IMPERIALE, ISGRÒ, BIAGGI NULLO, COLLEONI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i 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 Sant'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 Letojanni (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 interpellanti, poiché già in pochi giorni sono stati riversati sulla spiaggia 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 interpellati perché intervengano urgentemente affinché siano rispettate le leggi protettive delle bellezze del paesaggio distruggendo le quali, non solo si distrugge un patrimonio di bellezze mai più ricreabile ma si distrugge l'avvenire turistico di Letojanni, della stessa Taormina, di cui la spiaggia di Letojanni è il naturale sbocco, e di tutto il tratto di litorale interessato; perché il demanio maritti-

mo 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 Letojanni; perché, fermo restando che l'autostrada è un'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 Letojanni ed il suo sviluppo turistico. (1264) « ALESSI CATALANO MARIA, GATTO, RAIA ».