

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 LUGLIO 1972

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PERTINI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	741	GUNNELLA	753
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente	742	LA TORRE	746
Proposte di legge:		NICOSIA	744, 751
(Annunzio)	741, 761	VALIANTE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	749
(Dichiarazione di urgenza)	741	Interpellanza e interrogazioni sull'esportazione dei vini italiani (Svolgimento):	
Interrogazioni e mozione (Annunzio)	761	PRESIDENTE	754
Interpellanze e interrogazione sulla situazione aeroportuale italiana (Svolgimento):		ALESI, <i>Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste</i>	756, 760
PRESIDENTE	743, 746	BASSI	759
FOSCARINI	752	BONIFAZI	759, 760
		GUNNELLA	760
		MAZZARRINO	755, 759
		Ordine del giorno della seduta di domani	761

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17.

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

(*È approvato*).

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo che i seguenti provvedimenti siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

alla IV Commissione (Giustizia):

REALE ORONZO ed altri: « Riforma del diritto di famiglia » (23).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

CASTELLI ed altri: « Riforma del diritto di famiglia » (68).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

IOTTI LEONILDE ed altri: « Riforma del diritto di famiglia » (76).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

BOZZI ed altri: « Riforma del diritto di famiglia » (145).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

FORTUNA ed altri: « Riforma del diritto di famiglia » (356).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Alla VIII Commissione (Istruzione):

« Aumento di indennità e compensi per maggiori impegni del personale ispettivo, direttivo, insegnante e non insegnante in servizio nella scuola materna, elementare, secondaria e artistica » (305) (*parere della I e della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Dichiarazione di urgenza di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 69 del regolamento, il gruppo parlamentare comunista ha chiesto la dichiarazione di urgenza per la proposta di legge Esposto ed altri: « Contributo speciale pluriennale alle regioni per investimenti pubblici in agricoltura » (384).

Se nessuno chiede di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza.

(*È approvata*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

BELLUSCIO ed altri: « Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da diporto, per il rilascio di patenti per fuoribordo » (514);

CUSUMANO: « Costruzione di un canale di gronda sul versante meridionale di monte Erice a difesa dell'abitato di Trapani » (515);

LAURICELLA ed altri: « Modifiche ed integrazioni del decreto-legge 1° giugno 1971, n. 289, convertito, con modificazioni, nella legge 30 luglio 1971, n. 491, concernente provvidenze in favore delle zone della Sicilia colpite dal terremoto del gennaio 1968 » (516);

ZACCAGNINI: « Trattenimento in servizio del personale della carriera direttiva delle soprintendenze alle antichità e belle arti » (517);

TANTALO ed altri: « Conferimento di posti di vice cancelliere e vice segretario » (518);

REGGIANI: « Modifica alla legge 16 dicembre 1961, n. 1307, relativa al personale della carriera esecutiva degli aiutanti tecnici di sanità » (519);

BONOMI ed altri: « Estensione delle norme della legge 27 luglio 1967, n. 622, alle organizzazioni dei produttori per tutti i prodotti agricoli » (520).

Saranno stampate e distribuite.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti provvedimenti sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti, in sede referente:

alla I Commissione (Affari costituzionali):

MANCINI VINCENZO: « Estensione ai dipendenti degli enti pubblici a carattere nazionale delle norme di cui all'articolo 200 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, e delle norme riguardanti la partecipazione ai concorsi per l'immissione tra il personale delle magistrature speciali amministrative » (180) (*con parere della II Commissione*);

PATRIARCA: « Norme transitorie per la promozione a direttore di sezione nell'amministrazione centrale del Ministero delle finanze integrative dell'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077 » (194) (*con parere della VI Commissione*);

SEMERARO: « Modificazioni all'articolo 20 della legge 19 luglio 1962, n. 959, concernente il Ministero delle finanze » (230) (*con parere della V e della VI Commissione*);

BOFFARDI INES: « Integrazione dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 278, per quanto concerne il passaggio a categoria superiore di impiegati che ne svolgono le mansioni » (231) (*con parere della V e della X Commissione*);

COVELLI: « Disposizioni integrative della legge 4 giugno 1962, n. 524, sull'adeguamento dei ruoli organici del Ministero degli affari esteri » (272) (*con parere della III e della V Commissione*);

TANTALO: « Interpretazione autentica del terzo comma dell'articolo 25 della legge 28 ottobre 1970, n. 775, concernente il passag-

gio a categoria superiore d'impiegati che ne svolgono le mansioni ed abbiano il titolo di studio richiesto » (355) (*con parere della V Commissione*);

alla II Commissione (Interni):

MATTARELLI ed altri: « Disposizione a favore di categorie del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (72) (*con parere della V e della VII Commissione*);

FIORET ed altri: « Estensione dei benefici di ricostruzione di carriera di cui all'articolo 9 della legge 2 aprile 1968, n. 408, ai capitani del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza appartenenti al ruolo separato e limitato, mantenuti in servizio ai sensi dell'articolo 6 della legge 11 luglio 1956, n. 699 » (99) (*con parere della V e della VII Commissione*);

AMADEI GIUSEPPE ed altri: « Modifica alla legge 13 marzo 1958, n. 365, concernente il riconoscimento della qualifica di orfano di guerra » (234) (*con parere della V Commissione*);

alla V Commissione (Bilancio):

ESPOSTO ed altri: « Contributo speciale pluriennale alle regioni per investimenti pubblici in agricoltura » (*urgenza*) (381) (*con parere della I, della VI e della XI Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

TANTALO ed altri: « Provvedimenti in favore dei titolari di pensione privilegiata ordinaria di cui alla legge 15 luglio 1950, n. 539 » (29) (*con parere della V Commissione*);

CIRILLO ed altri: « Passaggio in ruolo di operai stagionali occupati presso le agenzie dei monopoli di Stato » (121) (*con parere della I e della V Commissione*);

BOFFARDI INES: « Concessione di un assegno speciale annuo a favore degli invalidi di guerra fruanti di assegno di superinvalidità di cui alla tabella E annessa alla legge 18 marzo 1968, n. 313 » (162) (*con parere della V Commissione*);

COVELLI: « Integrazioni e modifiche degli articoli 9 e 11 della legge 18 marzo 1968, n. 313, sul riordinamento delle disposizioni sulle pensioni di guerra » (271) (*con parere della V Commissione*);

alla VII Commissione (Difesa):

BOFFARDI INES ed altri: « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare al comune di Recco in provincia di Genova » (164);

BUFFONE: « Reclutamento straordinario di vicebrigadieri in servizio continuativo nell'Arma dei carabinieri » (196);

BUFFONE ed altri: « Revisione dell'organico degli ufficiali di ruolo di amministrazione del Corpo di commissariato aeronautico » (197) *(con parere della V Commissione)*;

BUFFONE: « Modifica all'articolo 24 della legge 31 luglio 1954, n. 599, sullo stato dei sottufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, e successive modificazioni » (244) *(con parere della V Commissione)*;

DE LORENZO GIOVANNI: « Integrazione delle disposizioni contenute nella legge 28 ottobre 1970, n. 822, per l'avanzamento dei capitani anziani dell'arma dei carabinieri » (247) *(con parere della V Commissione)*;

DE LORENZO GIOVANNI: « Modifica all'articolo unico della legge 9 ottobre 1971, n. 908, concernente norme sullo assenso e sull'autorizzazione al matrimonio del personale delle forze armate e dei corpi assimilati » (248) *(con parere della II, della IV, della VI e della XI Commissione)*;

COVELLI: « Modifica dell'articolo 4 della legge 27 giugno 1961, n. 550, sulla valutazione, ai fini del trattamento di quiescenza, dei servizi resi dai militari delle categorie in congedo delle forze armate » (326) *(con parere della V Commissione)*;

TURCHI ed altri: « Provvidenze a favore dei sottufficiali, graduati e militi dell'Arma dei carabinieri e del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, richiamati e trattenuti » (370) *(con parere della II e della V Commissione)*;

TURCHI ed altri: « Valutazione del periodo di degenza in ospedale per ferite o malattie contratte in zona operazioni ai fini della concessione della croce di guerra al merito » (371);

TURCHI ed altri: « Integrazioni alla legge 16 ottobre 1964, n. 1148, relativa all'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica iscritti nel ruolo d'onore » (372);

alla VIII Commissione (Istruzione):

GALLONI e GIOIA: « Provvidenze a favore degli istituti statali per sordomuti » (120) *(con parere della I e della V Commissione)*;

MANCINI VINCENZO: « Immissione nei ruoli delle scuole magistrali statali degli insegnanti non di ruolo e dei presidi incaricati in possesso di particolari requisiti » (176) *(con parere della V Commissione)*;

BOFFARDI INES ed altri: « Istituzione di un Istituto superiore di educazione fisica con sede in Genova » (207) *(con parere della V Commissione)*;

RAICICH ed altri: « Nuovo ordinamento della scuola secondaria superiore » (260) *(con parere della I, della V e della XIII Commissione)*;

alla XIII Commissione (Lavoro):

SANGALLI e VAGHI: « Modifica all'articolo 1 della legge 30 giugno 1971, n. 518, sull'indennità di rischio per il personale sanitario ausiliario » (346) *(con parere della V e della XIV Commissione)*;

alla XIV Commissione (Sanità):

BOFFARDI INES: « Istituzione di " Centri geriatrici di assistenza " » (205) *(con parere della II, della V e della XIII Commissione)*;

alle Commissioni riunite II (Interni) e XIV (Sanità):

ZAFFANELLA ed altri: « Interventi per gli handicappati psichici, fisici, sensoriali ed i disadattati sociali » (109) *(con parere della I, della IV, della V, della VIII, della IX e della XIII Commissione)*.

Svolgimento di interpellanze e di una interrogazione sulla situazione aeroportuale italiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze, dirette al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile:

Nicosia, « per conoscere gli intendimenti del Governo per risolvere i problemi tecnici ed organizzativi degli aeroporti italiani, anche in riferimento alle risultanze dell'inchiesta sulla catastrofe di Punta Raisi, del 5 maggio 1972 » (2-00025);

La Torre, Ferretti, Riela e Foscarini, « per conoscere quali provvedimenti ha adot-

tato o intende adottare in seguito alle risultanze dell'inchiesta effettuata sul disastro del 5 maggio 1972 all'aeroporto di Punta Raisi » (2-00026).

Lo svolgimento di queste interpellanze, che concernono lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

L'onorevole Nicosia ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

NICOSIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, alcuni di noi sono stati testimoni involontari del disastro aereo di Punta Raisi nell'ormai famosa sera del 5 maggio 1972. Colgo l'occasione, se me lo permette, signor Presidente, per inviare alle famiglie delle vittime i sensi della più commossa solidarietà, a nome del nostro gruppo. Ritengo che anche la Camera dovrà esprimere analoghi sentimenti perché ciò non è stato fatto per le note vicende politiche ed elettorali.

Proprio quella sera, assistendo a quel rogo spaventoso insieme con migliaia e migliaia di palermitani, veniva in mente a tutti noi, che pur frequentiamo quella linea aerea, una considerazione di fondo sul grave problema della sicurezza del volo. Ritornavano alla nostra mente le discussioni che hanno preceduto quella catastrofe, la più grande nella storia dei servizi aerei della nostra nazione ed una delle più gravi del mondo, le argomentazioni che hanno appassionato anche gli uomini politici in occasione della costruzione degli aeroporti.

L'aeroporto di Punta Raisi è agibile dal 1960. La sua costruzione è stata preceduta da una serie di polemiche che hanno investito anche le popolazioni locali. Ma non desidero ora ritornare su quelle argomentazioni, né rivangare i problemi connessi con la costruzione di un aeroporto: è chiaro, però, onorevoli colleghi, che tutto il problema degli aeroporti italiani si poneva quella sera nella sua drammaticità, come si pone tuttora. E proprio la sciagura di Punta Raisi è valsa a porre sul tappeto la questione.

Sappiamo che una Commissione parlamentare si è già occupata della situazione aeroportuale italiana e che è in corso di elaborazione una relazione che condensa i risultati di un'indagine conoscitiva svolta sulle condizioni degli aeroporti in Italia. Ma la sciagura di Punta Raisi ha acuito il problema anche per la constatazione dell'insicurezza degli altri aeroporti. Non sono sicuri, infatti, aeroporti che pure sono considerati sicuri, come ad esempio quello di Linate. Un po' per la tempesta o la bufera, un po' per

la nebbia o il vento, in Italia si rischia di non volare più. Per chi frequenta le linee aeree, come noi deputati, il problema dovrebbe rivestire un interesse particolare. Sono anni che si discute della deficienza dei servizi, della dotazione e gestione degli aeroporti, dell'assistenza al volo e della stessa dislocazione degli aeroporti. Ebbene, anche perché si tratta di problemi che viviamo ogni giorno, essi non possono più essere sottaciuti in Parlamento.

A noi pare che dalla sciagura di Punta Raisi siano emersi anche fatti importanti. È emersa innanzitutto la responsabilità della compagnia di bandiera nel mantenere una situazione di costante disagio per quanto concerne il personale dipendente. Non si capisce più niente negli aeroporti italiani. A Fiumicino, ad esempio, si è sicuri soltanto di arrivare in macchina all'aeroporto, ma non di partire in volo.

È una situazione talmente grave che non può essere più tenuta sotto silenzio dal Governo. Vi sono agitazioni sindacali, scontri fra gli stessi dipendenti dell'Alitalia. Siamo arrivati al punto che non si sa a chi attribuire la responsabilità della paralisi di un aeroporto. Certamente possiamo dire che la compagnia di bandiera ha delle gravi responsabilità, poiché non ha saputo dotare gli aeroporti delle attrezzature necessarie per la manutenzione degli aeroplani. Il Governo deve immediatamente richiamare la compagnia di bandiera all'adempimento dei suoi doveri tra i quali, non ultimo, è quello di assicurare tranquillità e serenità ai propri dipendenti nello svolgimento delle rispettive mansioni.

Non si riesce a comprendere — anche noi deputati non siamo riusciti a capire questo problema — quali sono i motivi che dividono i dipendenti dai dirigenti dell'Alitalia. Così vediamo che una volta sono in agitazione i dipendenti che portano i bagagli, una volta quelli che fanno i biglietti, altra volta i piloti, eccetera e la situazione rimane sempre tesa ed incerta. È chiaro che anche di questi problemi il Governo deve interessarsi e deve rispondere davanti al Parlamento. Da parte nostra queste situazioni vengono necessariamente riallacciate e alla gestione degli aeroporti e alla compagnia di bandiera per quanto riguarda i servizi di volo.

Dalla tragedia di Punta Raisi emerge anche in tutta la sua gravità il problema della insufficienza dell'assistenza al volo e dell'attrezzatura degli aeroporti siciliani. Non voglio parlarne diffusamente in questa sede — ne discuteremo certamente ancora — perché noi

prendiamo l'impegno, come gruppo parlamentare e a nome dei deputati palermitani, di avvalerci di altri strumenti regolamentari per sottoporre all'attenzione del Parlamento la questione degli aeroporti siciliani.

Si deve tener presente che il problema si presenta particolarmente grave per le isole. Mentre infatti nel continente il collegamento ferroviario consente di raggiungere le varie città d'Italia in poche ore - 5, 6, 7, 8 ore al massimo - per la Sicilia e per la Sardegna occorrono oltre 12 ore, se tutto va bene. È quindi necessario attrezzare in maniera adeguata gli aeroporti della Sicilia e della Sardegna ed in modo particolare quelli di Palermo, Catania, Cagliari, Alghero. Nel caso infatti che le cose dovessero restare allo stato attuale, il danno per il volume del traffico sarebbe enorme.

Il Parlamento e il Governo devono esaminare con urgenza e con attenzione la situazione degli aeroporti siciliani e sardi. Quello che noi vogliamo non è un gran numero di aeroporti, ma pochi aeroporti bene attrezzati. Oggi vediamo infatti che in una sola zona della Sicilia occidentale vi sono ben sei aeroporti (Bocca di Falco, Punta Raisi, Milo, Castelvetrano, Chinisia e Birgi), di cui soltanto uno è forse sicuro.

Il problema degli aeroporti siciliani è per noi fondamentale; ma, quando ho detto che la situazione nelle isole è drammatica, non ho voluto affermare che per gli altri aeroporti del continente la situazione sia migliore. Prendiamo ad esempio l'aeroporto di Linate, dove la nebbia rende quasi sempre difficoltoso, se non impossibile l'atterraggio. Anche in questo caso l'uso di attrezzature *radar* moderne potrebbe ovviare all'inconveniente. L'esattezza di quello che affermo è dimostrata dal fatto che nell'aeroporto di Chicago, attrezzato con le più moderne apparecchiature, è possibile atterrare nonostante che, trovandosi esso sul lago Michigan, sia soggetto a lunghi periodi di nebbia.

Onorevoli colleghi, non è più possibile continuare a mantenere i nostri aeroporti in una tale situazione, anche perché tra il 1970 e il 1980 si prevede che il traffico aereo, per la sola Italia, arriverà a decine di milioni di passeggeri.

Non voglio qui parlare dello sforzo che viene compiuto in Francia e in Inghilterra per il progetto *Concorde*, né di quanto si sta facendo negli Stati Uniti dove per il 1974-1975 si prevede la realizzazione del progetto *Boeing 2707* che riguarda un aereo supersonico. Ma quando arriveremo a queste velocità (nel giro

di pochissimi anni: nel 1973-1974 la Francia e l'Inghilterra, con il *Concorde*; nel 1975, al massimo, gli Stati Uniti con il *Boeing 2707*), esisteranno nel traffico internazionale le stesse differenze che esistevano tra il *DC-3* e il *DC-8*. Com'è pensabile che l'Italia possa adeguarsi al nuovo traffico aereo mondiale quando è in difetto - in uno spaventoso difetto - per quanto riguarda gli attuali aeroporti?

Intendo dunque rilevare, in questa prima sede di svolgimento della mia interpellanza (dato che attendo le dichiarazioni del Governo a questo proposito), che è insufficiente, innanzitutto, la relazione diffusa sulla responsabilità del pilota nella fase di atterraggio del *DC-8* a Palermo. Gli errori umani hanno sempre la loro parte in tutti i disastri aerei, però non è concepibile che in questo caso possa essersi trattato soltanto di un errore del pilota. Si tratta comunque di un problema che non è certamente esauribile in quella sola relazione: ne mancano molte altre, e manca soprattutto l'indagine della magistratura.

In secondo luogo, per quanto riguarda le dotazioni degli aeroporti, vogliamo sapere se il Governo intende risolvere definitivamente le questioni della gestione degli aeroporti, dell'assistenza di volo, e soprattutto quelle che riguardano proprio le deficienze dei servizi. Abbiamo appreso in questi giorni dai giornali che stanno scoppiando degli scandali anche per quanto riguarda gli altri aeroporti, compreso quello di Fiumicino.

Ed allora, onorevoli colleghi, sappiamo che quando prendiamo l'aereo partiamo con difficoltà; sappiamo che facilmente si può non arrivare: mi sembra che il problema sia tale da dover comunque interessare il Governo.

Alla questione degli aeroporti sono inoltre connessi molteplici problemi che riguardano il turismo, le attività commerciali, gli scambi e la stessa attività industriale. Com'è possibile che una nazione come la nostra possa ignorare tutti questi problemi? Gran parte dell'economia italiana, gran parte dell'economia mondiale è legata al servizio aereo.

Io spero, onorevole rappresentante del Governo, che la sua risposta possa servire non già a rasserenare gli animi, ma ad avviare un processo di rinnovamento della situazione aeroportuale in Italia, e che possa soprattutto dare l'avvio ad una politica in questo settore, che attualmente non esiste.

Ieri sera il ministro Bezzi al Senato ha parlato di una relazione di carattere tecnico che si sta preparando con la collaborazione di un cosiddetto comitato « Lino », dal nome del colonnello che lo presiede. Speriamo che tale

relazione, com'è stato promesso, sia pronta a fine luglio. Noi tuttavia desideriamo conoscere quali sono gli impegni precisi del Governo per la rimozione di tutte queste difficoltà.

Una sola cosa desidero adesso ricordare al Governo, tornando per un momento a quello che ho detto all'inizio di questo mio intervento: non è vero che l'opinione pubblica non si sia occupata della questione degli aeroporti. Abbiamo avuto un'inchiesta sull'aeroporto di Fiumicino; vi è stata inoltre una battaglia di carattere parlamentare, ma soprattutto di carattere politico, *in loco*, per quanto riguarda la costruzione dell'aeroporto di Punta Raisi. Per quanto riguarda quest'ultimo, pur avendo i tecnici ritenuto ben scelta la località, si rileva tuttavia la necessità di costruire una terza pista. Dopo gli esami preliminari, infatti, i tecnici avevano scoperto che a Punta Raisi esistevano dei venti non conosciuti; le vicine montagne, infatti, determinano dei venti di risulta che non compaiono tra quelli della rosa dei venti. Vorrei fare a questo proposito una citazione, perché è giusto che rimanga negli *Atti parlamentari*. Nel 700 l'abate Meli, il famoso poeta dialettale siciliano, che era proprio di Cinisi-Punta Raisi, consigliava al cacciatore di non andare a cercare gli uccelli a Punta Raisi perché il vento non permette agli uccelli di volare in quella località. Ebbene, proprio lì abbiamo costruito l'aeroporto! Non dico che i tecnici fossero tenuti a conoscere la poesia dell'abate Meli... Comunque, colleghi, vedete come ci siamo ridotti? Un poeta del Settecento prevedeva cose che un tecnico degli anni « sessanta » non è riuscito a prevedere!

Si costruisce, dunque, un aeroporto in una zona infelice. Si vede ben presto che una terza pista potrebbe risolvere i problemi del vento cui ho prima accennato. Si fa, dunque, la terza pista, ma non si trovano i pochi soldi necessari alla sua illuminazione. D'altronde, a chi arriva oggi a Palermo appare l'immagine di una ben squallida aerostazione. Questa nazione italiana e la regione siciliana non hanno i soldi necessari alla costruzione di un degno aeroporto per una città di settecentomila abitanti. Quello esistente è un vero tugurio.

Ritenete, onorevoli colleghi, che si possa continuare in questa maniera? Avete un'idea del traffico che interessa aeroporti come quelli di Palermo e di Catania? Il traffico che parte da Palermo e da Catania è diretto in tutto il mondo, perché a Palermo e Catania nasce la catena dell'emigrazione per quanto riguarda

il mondo siciliano. A Palermo e Catania arriva ogni giorno gente da tutti i paesi del mondo.

In questa sede non voglio neppure sollevare la questione della tariffa che fu modificata alcuni anni fa. Gli aeroporti di Palermo e Catania erano, anni addietro, aeroporti sussidiari di quello di Roma. La tariffa dell'emigrante aveva validità da Roma, e non da Palermo o Catania. Ebbene, a seguito della modifica tariffaria cui ho accennato, si fa pagare all'emigrante anche il tratto Palermo-Roma e Catania-Roma. Tutto ciò è ingiusto, ma, dal momento che abbiamo ritenuto di modificare la tariffa in questione, cerchiamo pure di cambiare i sistemi di conduzione degli aeroporti, cerchiamo di migliorare il sistema dell'assistenza di volo; diamo, infine, sicurezza in un settore particolarmente delicato e importante per la vita contemporanea.

PRESIDENTE. Quando è avvenuto il grave disastro di Punta Raisi - disastro che ha turbato l'animo di tutti gli italiani - il Parlamento era sciolto e la nuova Camera non era stata ancora convocata. Colgo quindi l'occasione per manifestare, a nome dell'Assemblea, il più profondo compianto e per esprimere il più vivo cordoglio ai familiari delle vittime.

L'onorevole La Torre ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LA TORRE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa discussione, poiché avviene all'indomani di un dibattito al Senato sullo stesso argomento, ci aiuta ad andare all'essenziale, tenendo conto di quanto il ministro Bozzi ha detto ieri sera nell'altro ramo del Parlamento. Vorrei prima di tutto rilevare che le conclusioni dell'inchiesta sulla sciagura sono veramente sorprendenti. Si concentra tutta l'attenzione sulle responsabilità soggettive del pilota Bartoli, definito distratto e lassista, e del suo secondo, definito press'a poco un menomato psichico. Vi sarebbe da domandarsi come, con queste note di qualifica, si potessero mantenere al pilotaggio di un DC-8, di un quadrigetto di linea, persone di tal genere. Io non ritengo che sia il caso di infierire in questo modo sulla memoria di persone che sono cadute nello svolgimento del loro lavoro, per cercare di evitare temi più scottanti. Ed è quello che io intendo fare. Non escludo che vi siano state responsabilità soggettive dei due piloti. Quando per altro teniamo presente che l'aereo si è schiantato sulle pendici della cosiddetta « Montagna Lunga »,

che fa parte di una catena montuosa che inizia a meno di un chilometro dalla pista di Punta Raisi, allora bisogna domandarsi perché è stato costruito in quel sito l'aeroporto. Inoltre, tutti sanno — e i giornali ne hanno ampiamente parlato dopo il disastro — che a Palermo tutti temevano la possibilità del disastro che, prima o poi, in quell'aeroporto sarebbe avvenuto. *L'Espresso* ha scritto: « Incombeva come un destino ». È stato testé ricordato il continuo dirottamento di aerei da Palermo agli altri aeroporti siciliani (Trapani o Catania) negli ultimi anni, a causa dei venti. Ma che ci fossero i venti non lo sapeva solo l'abate Meli, bensì anche i componenti della commissione che scelse l'aeroporto di Punta Raisi nel momento in cui si poteva scegliere tra altri posti.

Il Parlamento ha il dovere di andare oltre i risultati dell'inchiesta (che non possono essere definiti che deludenti), assumendosi le sue responsabilità. Infatti, abbiamo il dovere di renderne conto alle 115 vittime — 108 passeggeri e 7 componenti dell'equipaggio — e alle migliaia di famiglie che a Palermo sono in lutto. La sera del 5 maggio è cominciata una specie di lutto dell'intera città, lutto che è durato giorni e giorni, con i funerali che si andavano susseguendo e offrivano uno spettacolo ben triste, che ha caratterizzato in maniera impressionante le successive giornate elettorali.

Ebbene, dobbiamo accertare fino in fondo le responsabilità, e colpirle inesorabilmente. Quali sono queste responsabilità? Ieri sera il ministro Bozzi ha eluso, al Senato, questo aspetto della questione; stasera, quindi, noi vogliamo insistere su tale punto. Come è stato scelto il sito dell'aeroporto? Esistevano altre due possibilità: la zona tra Palermo e Ficarazzi, cioè all'altra periferia della città, al lato opposto (la cosiddetta Torre Corsara), e quella — che oggi si dimostrerebbe ottimale — nella piana di Bonfornello. Adesso che è stata realizzata la prima parte dell'autostrada Palermo-Catania, ci si arriva in mezz'ora; la distanza è di poco superiore a quella tra Palermo e Punta Raisi. Ma queste due soluzioni non furono scelte dai componenti della commissione che doveva scegliere la località ove dislocare l'aeroporto di Palermo (tutto ciò risulta dalla documentazione ufficiale dei lavori della Commissione). Ecco ciò che voglio dire: si sapeva tutto, ossia che la pista era a meno di un chilometro dalla montagna, che esistevano forti venti e che quindi si trattava di un sito insicuro. Ma la località fu scelta da un comitato di per-

sonaggi al servizio di ben altri interessi, che erano quelli di un gruppo di potere che voleva quella scelta, in quanto essa favoriva una certa direttrice di marcia della speculazione edilizia a Palermo. Tutto ciò risulta, ormai, da una documentazione che i giornali hanno pubblicato. Mi riferisco alle inchieste di *Paese sera* e *L'Ora*, a quello che hanno pubblicato quasi tutti i giornali italiani, nonché agli atti del dibattito svoltosi recentemente all'assemblea regionale siciliana.

Pertanto, è evidente che dobbiamo far luce su uno scandalo che riguarda, tra l'altro, un aspetto di come viene governata Palermo e di come viene governata la Sicilia: essa è governata da gruppi di potere squalificati. E oggi — vogliamo dirlo in questa sede — dobbiamo avere l'amarezza di vedere alcuni di coloro che hanno ispirato queste scelte in favore della speculazione, far parte del Governo in carica, come ministri e sottosegretari. Essi erano gli amici, i protettori ed i soci in affari di quelli che poi hanno accaparrato tutte le aree da viale Lazio a viale Strasburgo e alla circonvallazione, innestandosi quindi nell'autostrada, perché a loro, appunto, non interessava tanto l'aeroporto ma l'autostrada che bisognava costruire per accedere all'aeroporto. Non si è scelto un aeroporto, ma si è scelto un tracciato di autostrada nella direttrice di marcia della speculazione edilizia. Andare a Torre Corsara, dall'altro lato, avrebbe significato indicare un'altra direttrice di marcia.

Quindi, in definitiva, possiamo affermare che il sangue della sera del 5 maggio 1972 è la continuazione del sangue che si è versato nella speculazione edilizia di Palermo, nello scontro tra le cosche mafiose a viale Lazio, viale Strasburgo ed in tutti gli altri punti che come macchie sanguinose indicano il cammino di un sistema di potere vergognoso, che ha gettato tanta tristezza sulla nostra gente. In questa sede, perciò, dobbiamo dire che bisogna fare luce, perché oggi i palermitani, i siciliani, tutta l'opinione pubblica, piangendo i loro morti, vogliono sapere perché è avvenuto questo e chi sono i profittatori. Ho già detto che alcuni di coloro che sono implicati in questa vicenda fanno parte di questo Governo e credo quindi che il Governo debba tener conto di questa nostra precisa accusa.

Da anni noi comunisti abbiamo chiesto all'assemblea regionale siciliana che si facesse l'inchiesta: non l'abbiamo chiesto adesso. Dopo il disastro del 5 maggio finalmente si è svolto un dibattito all'assemblea siciliana,

nel corso del quale abbiamo nuovamente chiesto che fosse l'assemblea regionale stessa a disporre un'inchiesta. In quel clima, la maggioranza di governo non ha potuto sfuggire alla nostra richiesta e si è attestata su un argomento di una certa validità, che è il seguente: dato che il sistema delle competenze nei confronti dell'aeroporto di Palermo fa capo al potere statale nazionale (Ministero dei trasporti, Ministero della difesa ed anche Ministero dei lavori pubblici, e così via) non sembrava opportuno che l'inchiesta venisse condotta da una commissione dell'assemblea regionale siciliana, in quanto tale commissione non avrebbe disposto di tutti quei poteri necessari per poter condurre fino in fondo l'inchiesta. L'assemblea, perciò, ha chiesto che l'inchiesta venga svolta dal Parlamento nazionale. C'è un ordine del giorno trasmesso alla Camera ed al Senato dalla assemblea regionale siciliana che, con voto unanime, chiede la nomina di una commissione di inchiesta.

Noi ci siamo fatti interpreti di questa precisa richiesta, ed abbiamo già presentato una nostra proposta. Chiedo perciò che il Governo dia assicurazione che non solo non si oppone a questa nostra richiesta, ma che la fa propria, anche sulla base di quanto ho esposto questa sera. Noi riteniamo prima di tutto che esista un preciso dovere del Parlamento nazionale. Da anni si porta avanti un giuoco di scarica-barile a proposito del malgoverno in Sicilia, se la responsabilità di questo malgoverno sia da attribuire fondamentalmente al fatto che si tratta di una regione con certe caratteristiche. Ora dall'assemblea regionale siciliana viene la richiesta di disporre un'indagine su un episodio clamoroso di scandalo e di malgoverno. Il Parlamento ha il dovere di accogliere senz'altro questa precisa richiesta. Quindi, attendiamo che il Governo si pronuncii su questa questione.

La seconda questione riguarda le strutture dell'aeroporto. Su questo argomento è stato detto abbastanza anche ieri sera al Senato. Noi ripetiamo una domanda già fatta: come è possibile che di fronte ad un aeroporto così insicuro, così pericoloso, si sia mantenuta una situazione di mancanza di attrezzature veramente assurda?

Io ho sotto gli occhi, onorevole sottosegretario, la copia del memoriale che l'associazione dei piloti civili ha fatto pervenire al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile con tutta la documentazione sullo stato delle attrezzature dei sedici aeroporti di cui tanto

si è parlato e si parla. Lo stato dell'aeroporto di Palermo è veramente impressionante, perché manca di tutto. La documentazione è a disposizione di chiunque e perciò mi esimo dal leggerla. Nei giorni scorsi la regione siciliana ha preso l'iniziativa, senza dubbio positiva, di convocare tecnici, esperti e organizzazioni sindacali per una messa a punto della questione delle attrezzature dell'aeroporto di Palermo e degli altri aeroporti siciliani. In quella sede sono stati assunti degli impegni, anche in ordine a contributi finanziari.

Ora, così stando le cose, noi proponiamo al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di farsi promotore di un incontro con i rappresentanti della regione siciliana per rendersi conto di tali impegni e vedere come sia possibile procedere ad una integrazione degli stanziamenti per risolvere il problema, che non riguarda solo gli aeroporti siciliani — ed io intendo sottolineare particolarmente questo punto — ma tutti e sedici gli aeroporti, tenuto conto del termine ultimo che l'associazione piloti civili ha fissato al 30 settembre per sapere che cosa si intende fare, riservandosi di riprendere la propria libertà di azione e passare a forme più avanzate di agitazione nel caso che per quella data non dovessero ottenere risposte ed impegni precisi.

Infine, c'è tutta la questione più generale dei servizi del volo e del controllo del traffico aereo in Italia. Su questa questione, ieri sera il ministro, rispondendo a precisi quesiti posti dal senatore Pieraccini, ha detto che il Governo intende agire con prontezza, ma noi vorremmo in questa sede maggiori precisazioni sul significato dell'impegno manifestato dal ministro. E anche in questo caso vogliamo fare una proposta. Nella passata legislatura, la Commissione trasporti della Camera aveva iniziato un'indagine conoscitiva che dagli atti recentemente pubblicati risulta abbastanza insufficiente, anche perché alcuni dei personaggi chiamati a deporre non si sono presentati, particolarmente alcuni ufficiali. Qui emerge veramente il problema riguardante il controllo del traffico aereo e delle rispettive responsabilità. Noi chiediamo che il Governo intervenga energicamente perché all'inizio di questa legislatura la Commissione trasporti sia messa in condizione di svolgere in maniera rapida e compiuta l'indagine conoscitiva, in modo da arrivare a precise conclusioni. E chiediamo al Governo di collaborare con la Commissione perché quelle proposte di cui parlava ieri sera al Senato il ministro Bozzi siano rapidamente

portate a conoscenza della Commissione stessa, in modo da consentire l'elaborazione degli strumenti legislativi ed amministrativi indispensabili per attuare una diversa organizzazione del controllo aereo in Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere alle interpellanze testé svolte, nonché alla seguente interrogazione sullo stesso argomento, non iscritta all'ordine del giorno:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per conoscere quali provvedimenti e iniziative sul piano sia amministrativo sia tecnico intenda adottare non soltanto in relazione alle risultanze dell'inchiesta sul disastro aereo del 5 maggio 1972 all'aeroporto di Punta Raisi, ma in relazione allo stato grave in cui versano gli aeroporti italiani, particolarmente gli aeroporti meridionali e siciliani, in termini di attrezzatura a terra, che permetterebbero di ridurre i margini di rischio del traffico aereo per garantire nello stesso tempo la massima tranquillità e sicurezza al personale viaggiante e ai viaggiatori.

(3-00156)

« GUNNELLA ».

VALIANTE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la prima volta che il Governo ha l'opportunità di trattare dell'argomento relativo alla sciagura del 5 maggio 1972 all'aeroporto di Punta Raisi, nel manifestare il suo vivo turbamento, si associa volentieri, signor Presidente, alle sue autorevoli espressioni di cordoglio e di solidarietà verso le famiglie delle vittime.

Proprio di fronte a così immane sciagura, il Governo ha ritenuto doveroso non limitarsi ad accertare le cause dell'incidente ma ha ricercato i possibili rimedi che l'opinione pubblica, giustamente emozionata di fronte a così gravi fatti, ha vivamente sollecitato.

Nell'ampia esposizione che ieri il ministro dei trasporti, onorevole Bozzi, ha fatto al Senato, in risposta ad analoghe interpellanze ed interrogazioni, ha chiarito che la commissione di inchiesta — come è stato ricordato anche oggi — ha escluso che l'incidente del 5 maggio 1972 sia da attribuirsi a condizioni meteorologiche negative, a difetti nelle radio-assistenze o nelle necessarie installazioni aeroportuali, ad inefficienza dell'aeromobile, ad errori di identificazione dell'aeroporto o ad avvenimenti di natura indefinibile. La com-

missione, invece, ha attribuito l'incidente a carenze nella condotta dell'aeromobile. In relazione a tale incidente, perciò, la commissione ha escluso che ne possa essere stata causa la scarsa agibilità dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, o l'inefficienza delle attrezzature aeroportuali, o la precaria situazione delle assistenze radioelettriche. Desidero ricordare che le conclusioni della commissione ministeriale d'inchiesta, se nel caso specifico hanno individuato alcune carenze nel comportamento dell'equipaggio dell'aeromobile, tuttavia nulla tolgono al generale riconoscimento dell'efficienza, della preparazione, della capacità dei piloti italiani, i quali vengono selezionati, addestrati e controllati secondo sistemi adeguati alle esigenze di una moderna aviazione civile e che sono tra i migliori adottati nei paesi più evoluti. Desidero anche sottolineare, a proposito di quanto è stato detto, soprattutto dalla stampa, in occasione del luttuoso episodio di Punta Raisi, che le ore di volo cui sono soggetti i piloti italiani non superano i limiti fissati dalla direzione generale dell'aviazione civile e, parimenti, che la manutenzione degli aeromobili viene eseguita costantemente dalle compagnie di navigazione aerea in base a precise prescrizioni tecniche, e viene controllata dal registro aeronautico italiano.

Molto è stato detto a proposito di questa luttuosa circostanza (e se ne avverte il riflesso nel testo delle interpellanze presentate e negli stessi interventi degli interpellanti) sullo stato degli aeroporti italiani e sullo stato dell'assistenza al volo. Desidero qui precisare che, se il Governo si richiama alle conclusioni della commissione d'inchiesta, anche per doverosa risposta agli interpellanti, non intende affatto scaricare le responsabilità su povere persone, specialmente ora che sono scomparse, ma intende riferire soltanto fatti concreti. Ed a conferma di ciò desidero ricordare che, seppure deve riconoscersi — e la riconosciamo senz'altro — come esigenza assolutamente prioritaria quella di migliorare e perfezionare le condizioni degli aeroporti e delle attrezzature per l'assistenza al volo, va chiarito che la sicurezza del volo non è in relazione diretta ed esclusiva con le attrezzature radio-elettriche. Infatti, per ogni aeroporto e per ogni tipo di velivolo, le compagnie, in funzione della assistenza visiva e radio-elettrica, dell'orografia del terreno, dell'addestramento degli equipaggi, fissano le condizioni minime al di sotto delle quali il volo è vietato. Ed i minimi di sicurezza relativi alle condizioni meteorologiche, adottati

per l'atterraggio ed il decollo su alcuni nostri aeroporti da parte delle compagnie straniere, sono più bassi di quelli vigenti per le nostre compagnie nazionali. È anche da ricordare che il comandante del velivolo, in tutte le aviazioni civili, compresa la nostra, ha l'autorità ed il dovere, valutando la situazione contingente, di decidere sul momento il proprio comportamento sia nella fase di decollo sia nella fase di atterraggio. Proprio al fine di migliorare al massimo le condizioni degli aeroporti e delle attrezzature per l'assistenza al volo, appena sono state rese note le conclusioni dell'inchiesta sull'incidente di Punta Raisi, il Governo ha assunto l'iniziativa di nominare una commissione con la partecipazione degli esponenti più qualificati dei vari settori interessati, che dovrà entro il 31 luglio offrire al Governo stesso tutti gli elementi attinenti alla attuale situazione dei singoli aeroporti.

Come ha ricordato l'onorevole Nicosia, la commissione è presieduta dal colonnello Lino, lo stesso che ha diretto la commissione d'inchiesta sull'incidente di Punta Raisi, ed essa dovrà riferire su tutti i problemi e su tutte le esigenze dei singoli aeroporti italiani, per consentire al Governo di predisporre un organico piano di interventi. Sarà solo successivamente alle conclusioni di questa commissione, che sono state proprio recentemente sollecitate dal Ministero dei trasporti, che sarà possibile, onorevole La Torre, organizzare degli incontri con i rappresentanti della regione siciliana e con i rappresentanti delle altre regioni. Io credo di poter dare assicurazione che il Governo, prima di definire il suo piano di interventi, sentirà doverosamente i rappresentanti delle regioni interessate.

Già ora, tuttavia, posso informare la Camera che in alcuni aeroporti, e in particolare in alcuni aeroporti siciliani (per esempio quelli di Palermo, Catania, Trapani, Lampedusa e Pantelleria), sono in corso di attuazione o saranno iniziati quanto prima i lavori per l'installazione dei più moderni sistemi radio-elettrici di assistenza al volo nel quadro degli stanziamenti stabiliti dalla recente legge 25 febbraio 1971, n. 111.

In linea generale questa legge, che riguarda il potenziamento dei maggiori aeroporti civili e l'ammodernamento degli aeroporti militari aperti al traffico civile, è in fase di avanzata applicazione, ed è fermo intendimento del ministro — il quale ha dato già le necessarie disposizioni — di affrettare al massimo le varie fasi operative a tutti i livelli.

Se può affermarsi, onorevoli colleghi, senza iattanza ma con sicura consapevolezza, che i nostri cieli sono sufficientemente sicuri e che i nostri piloti sono tra i migliori del mondo, occorre tuttavia obiettivamente riconoscere — come ha affermato ieri il ministro al Senato — che la nostra aviazione civile soffre di carenze che riguardano l'organizzazione, le infrastrutture, i mezzi e il personale.

La direzione generale dell'aviazione civile ha una organizzazione di tipo tradizionale e una povertà di mezzi che, purtroppo, ostacola la sua funzione di guida dell'intero settore. Desidero qui ricordare che nel bilancio del 1972 sono stati stanziati appena 11 miliardi per le spese correnti e soltanto 9 per gli investimenti. A questi vanno aggiunti alcuni miliardi stanziati dalla Cassa per il mezzogiorno, che interviene direttamente per la costruzione di alcuni aeroporti. E tra i 9 miliardi di investimenti si trova la quota, di appena 5 miliardi, che costituisce la *tranche* del piano settennale di 35 miliardi da destinare agli aeroporti.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ZACCAGNINI

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io posso assicurare che il ministro, in questo momento di preparazione del bilancio preventivo per l'esercizio prossimo, si sta adoperando perché all'aviazione civile sia assicurata una *tranche* maggiore di stanziamenti.

L'attività dell'aviazione civile, per altro, è frenata da regole contabili e da controlli che le tolgono ogni elasticità. Le norme che la disciplinano rispondono a condizioni sorpassate. Il suo bilancio è stabilizzato, come ho ricordato, su cifre insufficienti a permetterle di programmare uno sviluppo adeguato ed una efficace azione amministrativa. Perfino il suo personale, in particolare il personale tecnico, è scarso. In breve, l'intera struttura amministrativa dell'aviazione civile italiana è ordinata secondo schemi che non consentono autonomia di azione e tempestività di interventi.

Appare evidente, onorevoli colleghi, che si tratta di problemi di grande ampiezza e complessità, aggravati per giunta dal fatto che l'aviazione civile è un settore in rapida evoluzione e in notevole sviluppo, anche per le condizioni particolari, ricordate dagli onorevoli interpellanti, del nostro territorio nazionale.

Questi problemi impegnano, da un lato, le finanze dello Stato, e quindi vanno collocati in un quadro di esigenze da soddisfare

secondo un ordine di priorità, pur valutandoli nel loro giusto peso; presentano, dall'altro lato, aspetti organizzativi ed amministrativi che attengono alle attuali strutture dell'amministrazione che presiede a questo settore.

Si era pensato, recentemente, ad una struttura di tipo aziendale, come quella delle ferrovie dello Stato. Ora è in corso di emanazione il decreto delegato per il riordinamento del ministero dei trasporti e noi stiamo facendo in modo che venga accettata una struttura sia pure di tipo tradizionale, ma assai più elastica. Questo, per altro, in coincidenza con la riforma della pubblica amministrazione in corso di attuazione, consentirà, con l'aumento delle sfere di competenza dei dirigenti, con la loro responsabilizzazione, con la semplificazione dei procedimenti amministrativi, di eliminare gran parte dei difetti di funzionamento dei meccanismi burocratici.

Posso intanto dare assicurazione del fermo proposito del Governo di eliminare le constatate carenze di attrezzature e le altre che eventualmente dovessero risultare, e di richiamare, onorevole Nicosia, convenientemente la compagnia di bandiera alla esigenza della non più rimandabile sua riorganizzazione, al fine di assecondare lo sviluppo del trasporto aereo e di tenere l'aviazione civile italiana al passo con le moderne esigenze.

Quanto alla proposta della Commissione parlamentare di inchiesta, onorevole La Torre, desidero assicurarle che il Governo si pronuncerà quando la materia sarà sottoposta all'esame di questa Camera. In ordine all'indagine conoscitiva da lei sollecitata alla Commissione trasporti — voglio qui ricordare che il nuovo presidente, onorevole Catella, è un esperto aviatore, che certamente assicurerà anche la collaborazione derivantegli dalla sua lunga esperienza — desidero assicurarle che il Governo collaborerà volentieri quando la Commissione trasporti riterrà di iniziare questa indagine.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicosia ha accolto di dichiarare se sia soddisfatto.

NICOSIA. Signor Presidente, mi spiace di dover affermare che non posso essere soddisfatto delle dichiarazioni rese dall'onorevole sottosegretario per conto del Governo, sia per quanto riguarda il caso specifico di Punta Raisi sia per quanto concerne la situazione generale aeroportuale italiana.

Per quanto riguarda il caso specifico, a me dispiace che il Governo abbia comunicato — e non so con quanta delicatezza — immediatamente (non sono d'accordo con questo atteggiamento) le risultanze della commissione di inchiesta, scaricando le responsabilità sui morti. Si è così ingenerato nell'opinione pubblica un grosso equivoco.

A parte il fatto che è stato poco umano scaricare sui morti la responsabilità di un disastro aereo della portata di quello di Punta Raisi, il Governo avrebbe potuto prendere, nel frattempo, iniziative tali da rasserenare l'opinione pubblica circa i metodi da adottare per eliminare le deficienze dell'aeroporto.

Quando ella cita, onorevole sottosegretario, la legge 25 febbraio 1971, n. 111, non possiamo fare a meno di considerare che è ormai trascorso un anno e mezzo. Noi, intanto, sul caso di Punta Raisi facciamo presente che non può essere chiuso da questa inchiesta l'accertamento delle responsabilità sul disastro aereo, e non siamo affatto contrari a che si disponga un'inchiesta specifica sui motivi che hanno portato al disastro, anche se da qualche tempo non siamo più abituati a riscontrare nelle inchieste, anche e soprattutto parlamentari, le conclusioni che possono far emergere le responsabilità. In gran parte dei casi le inchieste parlamentari, non so per quali giochi politici, servono a coprire le responsabilità.

Onorevole La Torre, ella mi sembra alquanto ingenuo con la sua proposta di inchiesta affidata al Parlamento: basta vedere quanto è accaduto per le autostrade per poter credere in questo Parlamento.

Anche per Punta Raisi noi chiediamo una nuova stazione aeroportuale, dato che quella esistente è una « catapecchia » provvisoria.

Forse uno dei grossi errori commessi nel 1958-59 è l'aver affidato alla regione siciliana quella compartecipazione che ha portato alla situazione di questo aeroporto. È un discorso vecchio. Comunque oggi non possiamo fornire Palermo di un altro aeroporto: il problema è di render efficiente e sicuro quello esistente. È necessaria quindi una nuova stazione aeroportuale (a mio avviso sarebbe opportuno cercare di spostarla in un'altra zona dell'aeroporto); occorre inoltre una sistemazione definitiva della terza pista, oltre al *radar*, ai servizi radioelettrici e di aeroporto.

Quando l'aeroporto di Punta Raisi sarà fornito di servizi radioelettrici e dei mezzi necessari non soltanto per l'assistenza al volo ma anche per l'assistenza dei passeggeri, noi

potremo finalmente ritenerlo una stazione degna non della città di Palermo, ma di chiamarsi stazione aeroportuale. La nuova stazione quindi è fondamentale e ad essa deve essere connessa la questione della sicurezza dell'atterraggio.

Per quanto riguarda la questione generale faccio presente all'onorevole sottosegretario che, subito dopo le sciagure di Frosinone e di Punta Raisi in particolare, si sono verificati enormi disagi per le compagnie. Le conseguenze economiche per la sola ATI non sono facilmente calcolabili: siamo arrivati ad una riduzione del 50 per cento del traffico aereo.

Desidero far presente ai colleghi e al Governo in particolare che, in occasione di inchieste giornalistiche pubblicate da vari quotidiani (ve ne è anche una del *Giornale di Sicilia*), abbiamo rilevato che il sistema di sicurezza di volo e di atterraggio per quanto riguarda gli aerei italiani non è collegato a quello europeo. Non si sa per quale motivo. Questa mancanza di collegamento credo possa avere inciso anche sulla sicurezza dei voli internazionali ed anche come riconoscimento sul piano della rete internazionale.

Quando poi si cerca di mettere la questione dei piloti in contrapposizione a quelle che sono invece le responsabilità pubbliche italiane, devo far presente che non è soltanto l'associazione dei piloti italiani a dichiarare inagibili sedici aeroporti del nostro paese ma anche una associazione internazionale di piloti.

Desidero sottolineare che la Germania, con dieci aeroporti, assorbe un enorme traffico (non conosco la percentuale) europeo. L'Italia ha trentadue aeroporti; di questi, 14 assorbono il 92,5 per cento del traffico nazionale e 18 il 7,5 per cento. Vi sono cioè 19 aeroporti in Italia che sono perfettamente inutili. Potrei chiedere: quale significato hanno gli aeroporti concentrati in zone geograficamente limitate?

La Germania, geograficamente, è più compatta rispetto all'Italia, che è più lunga. Ma il problema si pone per le isole, per il meridione, dato che il traffico ferroviario può coprire la distanza fra centro Italia e il settentrione in un numero di ore inferiore rispetto al meridione e alle isole.

Si pone quindi il problema della dislocazione degli aeroporti. Esaminiamo la situazione dei 18 aeroporti che assorbono il 17,5 per cento del traffico nazionale: invece di mantenere questi aeroporti o di sostenere delle spese per la loro assistenza, vediamo se queste spese non debbono essere contratte per rendere ef-

ficienti i 14 aeroporti sui quali si impernia il 92,5 per cento del traffico nazionale.

Per il 1980 si prevede che sulle linee aeree italiane viaggeranno 70 milioni di passeggeri contro i 14 milioni previsti per il 1975 e contro i 7 milioni di passeggeri registrati nel 1971. In 9 anni si prevede cioè un incremento del numero dei viaggiatori da 7 a 70 milioni! Come faremo ad affrontare i problemi che ne deriveranno, se non si pone mano fin da ora ai necessari interventi?

Si è riconosciuto che la legge 25 febbraio 1971, ad un anno e mezzo dalla sua emanazione, è rimasta praticamente inoperante: soltanto ora si muovono i primi passi in direzione della sua applicazione. Ma se questi sono i tempi di applicazione delle leggi, come faremo in soli otto anni ad affrontare i problemi che ci attendono nel 1980?

La mancata risposta a questi nostri interrogativi, onorevole sottosegretario, ci induce a dichiararci insoddisfatti ma soprattutto ci sollecita a prendere l'impegno di riproporre il problema aeroportuale italiano con altri strumenti parlamentari, dalla mozione alla proposta di legge, al fine di richiamare l'attenzione dell'Assemblea su tale importante questione.

PRESIDENTE. L'onorevole Foscari, cofirmatario della interpellanza La Torre, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FOSCARINI. Signor sottosegretario, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta e devo anzi sottolineare che il Governo non può essere assolto dalle gravi responsabilità che su di esso incombono per la tragedia avvenuta a Punta Raisi, poiché non ha agito con la dovuta tempestività per attrezzare gli aeroporti con gli strumenti necessari a garantire la sicurezza del volo. Punta Raisi è uno di questi aeroporti.

È risaputo che le organizzazioni sindacali e professionali dei piloti avevano ripetutamente chiesto al Governo adeguate misure, denunciando i gravi rischi cui si andava incontro. A tale proposito vanno ricordate le dichiarazioni rese nell'ottobre del 1971 dal comandante Pellegrino, dirigente dell'Associazione nazionale piloti dell'aviazione commerciale, dinanzi alla Commissione trasporti della Camera, in occasione della indagine conoscitiva da essa svolta sui problemi dell'aviazione civile.

« L'ANPAC — ebbe a dire il comandante Pellegrino — cerca di contribuire dal 1952 al miglioramento delle infrastrutture attraverso

una sua commissione tecnica. Col documento n. 4 del 25 marzo 1969 si denunciavano le difficoltà di comunicazioni radio dovute alla conformazione del terreno nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi. Questo pone i piloti in una situazione incomoda, ambigua e talora contraria alla sicurezza, in quanto induce al non rispetto delle regole dell'aria ».

Questo pilota, dunque, prevedeva quanto doveva poi accadere. Coraggiosamente i rappresentanti dei piloti, così come i rappresentanti dell'Associazione nazionale degli assistenti e dei controllori al traffico aereo, sono venuti qui alla Camera a denunciare le manchevolezze, le lacune, le carenze delle nostre attrezzature aeroportuali. I loro rappresentanti sono stati ricevuti anche dal Presidente della Camera e hanno dato al Parlamento un contributo positivo alla soluzione del problema.

Ebbene, signor sottosegretario, alla luce di questi precedenti, non si può accollare prevalentemente la responsabilità del disastro ai piloti, a morti i quali non possono rispondere. Bisogna invece andare a fondo e indagare in tutte le direzioni, come giustamente ha chiesto il collega La Torre.

A questo fine ritengo possa essere utile l'opera della commissione di inchiesta da noi invocata.

La tragedia di Punta Raisi, che ha commosso e turbato l'opinione pubblica italiana, ha messo a nudo la grave situazione delle strutture aeroportuali e della sicurezza del volo. La responsabilità ricade sul Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e sul Ministero della difesa. Noi siamo consapevoli, nel momento in cui prendiamo la parola in quest'aula, che 115 vite umane sono state distrutte il 5 maggio: ragazzi rimasti orfani dei loro genitori, giovani speranze che non sono più con noi. Questa gente è morta. Ebbene, quanto è accaduto a Punta Raisi ha evidenziato il permanere del dualismo tra organi civili e militari (queste cose debbono pur essere dette qui), la molteplicità delle gestioni aeroportuali e la mancanza di una direzione unitaria.

Di quanto accade all'aeroporto di Fiumicino non bisogna fare carico agli operatori, ai dipendenti dell'Alitalia o del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Bisogna farne carico al modo in cui vengono assegnati gli appalti e si tollerano i subappalti. La tragedia di Punta Raisi ha messo in evidenza la non chiara definizione e classificazione degli aeroporti, l'insufficienza dell'assistenza al

volo, l'assoluta inadeguatezza dei mezzi finanziari e la mancanza di un programma organico, in un settore in così rapida evoluzione qual è quello dell'aviazione civile.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro gruppo ha sintetizzato il complesso di questi problemi in una risoluzione già depositata presso la Commissione trasporti. Su questa risoluzione noi chiediamo che Governo e Parlamento si impegnino in un dibattito approfondito e costruttivo. Una grave e grande responsabilità si assumerebbe il Governo se ritenesse, con la discussione odierna, chiuso l'argomento. Il gruppo comunista continuerà a dare tutto il suo appoggio alle legittime lotte dei piloti, degli assistenti e dei controllori al volo e di tutti gli operatori che rivendicano un'aviazione civile al passo con i tempi, nell'interesse degli utenti e del paese.

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

GUNNELLA. Ci troviamo di fronte ad una serie di affermazioni della commissione d'inchiesta alle quali, purtroppo, nei singoli aspetti non abbiamo elementi per replicare sufficientemente. Dobbiamo soltanto constatare che aspetti umani e tecnici sono convergenti nella sciagura di Punta Raisi e, direi, anche atteggiamenti di ordine psicologico da parte di piloti che, a conoscenza dell'insufficienza dell'assistenza al volo, spesso si sono affidati e si affidano alle proprie capacità, che naturalmente, essendo capacità umane, sono limitate, soprattutto in particolari momenti.

Non possiamo quindi che prendere atto delle risultanze della commissione d'inchiesta, ma non siamo soddisfatti di ciò che il Governo afferma in ordine ai problemi futuri. La risposta è interlocutoria. E comprendiamo bene che essa non potrebbe non essere interlocutoria, sebbene il problema della rete aeroportuale italiana sia stato posto all'ordine del giorno da molti anni. Per esso tuttavia non esiste una programmazione relativa al problema dell'attrezzatura tecnica, programmazione necessaria ad assicurare sicurezza psicologica nel volo ai piloti, ed essenziale per l'incolumità degli utenti. Se consideriamo che spendiamo centinaia di miliardi per le autostrade ci accorgiamo, comparativamente, di quanto poco dedichiamo al settore dei trasporti aerei. Ciò deriva da mancanza di sensibilità verso la gravità di certe situazioni. La causa può essere fatta anche risalire alla mancanza di attrezzature del ministero competente; ciò non toglie tuttavia che vi sia una

responsabilità preminente dell'organismo pubblico che dovrebbe interessarsi, in termini di programmazione e di realizzazione, alla soluzione di certi problemi.

Dobbiamo qui parlare di un vecchio problema che si ripropone anche oggi: il contrasto che c'è non soltanto fra organismi civili e militari — e questo soprattutto a livello di competenze — ma anche fra l'organismo ministeriale e la compagnia di bandiera in ordine ad alcuni problemi che si sono posti in maniera violenta, ad esempio, nel momento in cui si rifiutò alla compagnia di bandiera di avere un proprio scalo a Fiumicino, mentre tutte le altre grandi compagnie di bandiera hanno il proprio scalo nei maggiori aeroporti. Questo anche per tentare una semplificazione ed una razionalizzazione del traffico che attualmente versa in una situazione difficile soprattutto a causa delle remore burocratiche esistenti, che costituiscono un ostacolo serio all'attuazione di una programmazione aeroportuale rivolta al futuro.

Quello che dobbiamo chiederci è se siamo in grado oggi di programmare per il domani, tenendo anche conto di quello che sarà il volume del traffico aereo nel prossimo futuro.

Il Governo oggi ci ha fornito una risposta interlocutoria ma noi desideriamo al più presto avere a disposizione dati concreti. Noi vogliamo sapere qual è la funzione che il ministero deve assolvere e quali sono le competenze delle compagnie di bandiera, anche in funzione dei servizi e degli scali aeroportuali. Tutto questo è necessario proprio per superare le strozzature che attualmente gli stessi organismi pubblici impongono ad altri organismi che, se per un aspetto sono privatistici, per altro aspetto sono pubblicistici, soprattutto per gli scopi e gli obiettivi che perseguono nel campo dei servizi.

La nostra attenzione dovrebbe essere volta al problema delle responsabilità dirette o indirette del disastro di Punta Raisi e di tutti gli altri che si sono verificati nelle altre zone d'Italia. Quello che noi ci auguriamo e che speriamo vivamente è che nel futuro tali disastri possano essere evitati attraverso l'adozione di tecniche moderne volte a ridurre il campo di decisione umana, indipendentemente dal fatto che, in base ai regolamenti internazionali, i comandanti piloti sono liberi di determinare i loro atteggiamenti in relazione ai dati raccolti o alla base o nello stesso aeromobile.

Noi, come organismo pubblico, dobbiamo essere in grado di assicurare la giusta assi-

stenza attraverso le attrezzature che la moderna tecnologia mette a disposizione. Diversamente, si determinano colpevoli carenze che causano l'insicurezza e che finiscono poi per lasciare ai piloti ogni decisione. Questo oggi non è ammissibile. Per quanto bravi siano i nostri piloti, è necessario che ad essi venga fornita la più completa assistenza tecnica, coordinata su tutto il territorio nazionale in modo da evitare che si creino vuoti tra una zona e l'altra. Personalmente ho compiuto alcuni voli su aerei privati e ho dovuto purtroppo constatare l'esistenza di questi vuoti, la mancanza di coordinamento direzionale tra una zona e l'altra.

Considerando interlocutoria la risposta che il Governo oggi ci ha dato, noi lo attendiamo in questa sede per verificare la sua volontà di seria programmazione per il futuro.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interpellanze e dell'interrogazione sulla situazione aeroportuale italiana.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni sull'esportazione di vini italiani.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interpellanza, diretta al ministro dell'agricoltura e delle foreste:

Mazzarrino, « per conoscere: 1) quale linea di condotta il Governo italiano intende seguire e quali iniziative intende eventualmente adottare di fronte al perdurare dell'ostruzionismo della Francia alla importazione di vini italiani, dal quale sta derivando grave danno ai produttori soprattutto pugliesi ed in particolare salentini; 2) quali iniziative il Governo italiano intende adottare per fronteggiare la minacciata istituzione, in sede CEE, di un'imposta sui vini dolci e liquorosi, tenuto conto del danno gravissimo che da essa deriverebbe ai produttori italiani; 3) se il Governo italiano non ritiene opportuno istituire una imposta sull'importazione in Italia di *champagnes* francesi, prevedendo che il gettito sia ripartito tra i produttori di vino danneggiati dall'eventuale istituzione dell'imposta comunitaria sui vini dolci e liquorosi; 4) se il Governo italiano, esprimendo il suo consenso alla soppressione o alla riduzione — che l'interpellante ritiene comunque positiva ai fini del contenimento del prezzo di un genere di così largo consumo — dell'attuale imposta sulle carni importate, non ritiene opportuno

adottare iniziative miranti a favorire il proiettante sviluppo della zootecnia nazionale » (2-00014);

e delle seguenti interrogazioni:

Prearo, De Leonardis, Bassi, Balasso, Stella, Traversa, Sangalli, Ciaffi, Schiavon, Baldi, Urso, Lobianco, Cristofori e Miroglio, ai ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, « per conoscere quali provvedimenti intendano adottare in difesa dei vini italiani esportati nel mercato comune. Si ha notizie che la Francia diffonda voci allarmistiche sull'influenza che le nostre esportazioni di vino eserciterebbero sul mercato francese e conseguentemente di una proposta del ministro dell'agricoltura francese intesa a limitare le importazioni di vini provenienti dall'Italia. Queste notizie largamente diffuse nel nostro paese creano preoccupazioni presso i produttori e presso i commercianti esportatori. È noto che, in applicazione del regolamento comunitario sul vino e in particolare dopo l'avvenuta liberalizzazione del mercato, si è creata una atmosfera di fiducia anche perché si è notato subito un notevole incremento delle esportazioni. Rompere tale orientamento crea stati d'animo di sfiducia e quindi il rallentamento delle numerose iniziative rivolte a migliorare la qualità del prodotto » (3-00008);

Giannini, Macaluso Emanuele, Marras, Bardelli, Bonifazi, Pegoraro, Mirate e Foscarini, al ministro dell'agricoltura e delle foreste, « per sapere se non intenda respingere decisamente in sede comunitaria la proposta avanzata dalla Commissione della CEE intesa ad applicare in tutti i paesi della Comunità una nuova imposta di circolazione sul vino, cosiddetta "accisa", vigente da tempo in Francia. L'applicazione della predetta imposta provocherebbe, unitamente all'IVA, un grave e notevole aumento dei prezzi dei vini, specie di quelli comuni da pasto di largo consumo; danneggerebbe seriamente i produttori ed i consumatori italiani, nonché la vitivinicoltura nazionale; orienterebbe i consumi verso altre bevande » (3-00153).

Questa interpellanza e queste interrogazioni, che concernono argomenti strettamente connessi, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Mazzarrino ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

MAZZARRINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il rumore che ha determinato in tutto l'ambiente economico italiano inte-

ressato la serie di iniziative prese dal governo francese contro le esportazioni dei nostri vini mi esime dal fare un lungo intervento, potendomi rimettere a quanto, rivolgendomi al ministro dell'agricoltura, ho scritto nella interpellanza. Spenderò soltanto, per memoria, pochissime parole su questo argomento.

La nostra esportazione vinicola negli ultimi tempi era riuscita in un certo senso a tonificare il mercato dei vini in Italia, che in un passato non molto lontano era stato invece contrassegnato da punte molto basse, determinando gravi agitazioni fra i produttori vitivinicoli. L'esportazione si era rivolta soprattutto, negli ultimi tempi, verso la Francia e la Germania, ed aveva consentito di mantenere un mercato abbastanza valido, contenendo altresì alcuni eccessi della nostra produzione vinicola.

Il recente atteggiamento del governo francese, di palese quanto ingiustificato ostruzionismo verso la nostra esportazione, ha creato invece una grave crisi nel mercato, e soprattutto ha indotto notevoli preoccupazioni tra i nostri produttori viticoli e vinicoli.

L'atteggiamento francese, dicevo, è del tutto ingiustificato e contrario ai regolamenti comunitari, che prevedono la libera circolazione delle merci nell'ambito della Comunità; esso è contrario inoltre a tutta la tradizione che nel frattempo si era consolidata nell'ambito del mercato comune, e viene a colpire una produzione — quella del vino, appunto — che rimane uno dei pilastri dell'economia agricola italiana (meridionale e pugliese in particolare) e costituisce una delle attività economiche più interessanti del momento, considerato lo scarso incremento degli altri settori economici.

L'altra minaccia che, sempre ad iniziativa della Francia, viene ad aggiungersi all'atteggiamento di cui ho parlato a danno della nostra agricoltura è costituita dalla richiesta alla Comunità di applicare anche al nostro paese quella nuova imposta, denominata « accisa », già in vigore in Francia ed in Germania. Tale imposta verrebbe ad aggiungersi alle altre già previste (mi riferisco, per esempio, all'IVA), frapponendo un nuovo e più difficile ostacolo allo sviluppo delle nostre esportazioni nell'ambito europeo.

Voglio cogliere questa occasione per esprimere il mio personale compiacimento e la mia soddisfazione per l'azione che il Governo italiano ha già svolto in sede comunitaria per opporsi a queste iniziative della Francia, soprattutto in merito al contenimento dell'imposizione dell'accisa. Vorrei per altro aggiun-

gere che, a questo proposito, non è il caso di farsi convincere da argomentazioni del tipo di quelle che abbiamo letto anche ultimamente sulla stampa, anche francese; esse sono assolutamente pretestuose e contrastano con i reali interessi del nostro paese. Vorrei affermare — lo dico senza demagogia alcuna, in tono sommesso, ma con molta fermezza — che non dobbiamo consentire siano i prodotti agricoli italiani, ed in particolare alcuni che caratterizzano l'attività economica del nostro Mezzogiorno, a pagare lo scotto di questa o quella convenzione di carattere comunitario. Dobbiamo tener conto del fatto che alcune nostre produzioni costituiscono la sola attività economica delle zone interessate, le quali non potrebbero quindi trovare in altre attività quelle compensazioni cui è invece possibile far ricorso in altre zone del nostro paese, o dell'Europa.

Per quanto riguarda l'accisa, ho viva aspettativa per le dichiarazioni del Governo; oltre alla necessità di una nostra ferma opposizione, desidero rilevare anche l'opportunità di proporre, al limite, che questa imposta venga piuttosto soppressa nei paesi nei quali attualmente è applicata, anziché permettere che venga estesa all'Italia. La nostra economia potrebbe sopportare con minor danno una soluzione di questo genere, piuttosto che l'estensione dell'accisa, *tout-court*, anche alla nostra produzione vinicola.

La seconda parte della mia interpellanza riguarda l'abolizione dell'imposta sulle carni importate, che mi trova perfettamente d'accordo. Mi limitavo soltanto a chiedere al Governo, in relazione alle condizioni di difficoltà nelle quali da tempo operano i nostri allevatori, quali provvedimenti si potessero ipotizzare (la mia interpellanza era quindi formulata in termini quanto mai generici) per fare in modo che questa lodevole iniziativa, che consente di mantenere al più basso livello possibile il costo delle carni nel nostro paese, potesse nel contempo non risolversi anche in un ulteriore danno per i nostri allevatori. Non stabilisco alcun collegamento tra i due fatti: l'eliminazione dell'imposta è un provvedimento assolutamente accettabile, ed è bene che sia stata decisa; essa ha semplicemente offerto l'occasione per riproporre all'attenzione del Governo la situazione dei nostri allevamenti e dei nostri allevatori, e per chiedere appunto che cosa il Governo ritenga di poter fare in questo particolare settore, salva ogni possibile iniziativa parlamentare.

Mi riservo, se sarà il caso, di riprendere la parola per reiterare la mia richiesta di in-

formazioni dopo le dichiarazioni del rappresentante del Governo. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta e alle interrogazioni di cui è stata data lettura, cui si è aggiunta la seguente altra interrogazione, non iscritta all'ordine del giorno, sullo stesso oggetto:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero per conoscere quali iniziative il Governo ha assunto in sede comunitaria e bilateralmente verso la Francia per quanto riguarda il problema della libera circolazione del vino nel mercato comune europeo che ha permesso non soltanto una presenza dell'esportazione italiana nel MEC tale da concorrere alla tonificazione del mercato interno vinicolo ma che ha portato anche un beneficio a tutti i consumatori della comunità europea ivi compresa la Francia, introducendo un prodotto di paragone da una parte ed un prodotto di taglio dall'altra parte che aiuta direttamente l'economia vinicola del Mezzogiorno e della Sicilia; se non ritengono anche di intervenire per evitare che balzelli finanziari anche in forme differenti da quelli tradizionali possano ostacolare la libera circolazione dei vini del mercato comune, tenendo presente, per esempio, che l'Italia subisce una massiccia importazione di vini francesi imbottigliati e di *champagne*, che la nostra produzione nazionale affronta in concorrenza nella misura in cui però viene ad essere alla stessa produzione lasciato libero l'ingresso negli altri mercati.

(3-00155)

« GUNNELLA ».

ALESI, Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste. Per quanto riguarda i punti 1), 2) e 3) della interpellanza dell'onorevole Mazzarrino, nonché le interrogazioni degli onorevoli Prearo, Giannini e Gunnella, relative alle misure poste in atto dalle autorità francesi nei confronti delle nostre esportazioni di vino in Francia, desidero innanzitutto dire che in effetti tutto quanto è affermato nell'interpellanza come nelle interrogazioni corrisponde sostanzialmente a verità, corrisponde ad una realtà in atto. Essa ha formato, per altro, oggetto di energico intervento da parte del Governo italiano, sia presso le autorità francesi sia — in modo particolare — presso gli organi comunitari. Posso confermare, a questo proposito, che anche

ieri a Bruxelles, in sede di riunioni comunitarie, sono stati ripresi alcuni di questi argomenti, con una fermezza di cui sarà possibile dare atto al Governo allorché si leggeranno i resoconti delle riunioni stesse.

È ormai risaputo che le autorità francesi, in seguito a disposizioni del loro governo, hanno intrapreso nei mesi scorsi una serie di iniziative in materia di controlli sul vino importato dall'Italia e ciò in netto contrasto con le disposizioni comunitarie. Per i vini che si importano, ogni paese membro può effettivamente esercitare alcuni controlli, ma le forme con le quali il governo francese si era messo ad eseguirli erano assolutamente contrarie alle disposizioni comunitarie. Si facevano dei prelievi, si mandavano gli stessi a Parigi, si aspettava per quindici giorni la risposta, e così via. Non sto a dilungarmi, perché l'interpellante conosce probabilmente la procedura seguita.

Le disposizioni comunitarie cui ho fatto riferimento stabiliscono che il vino prodotto in uno Stato membro, per poter circolare nei mercati della Comunità deve essere munito di un certificato di accompagnamento rilasciato dallo Stato produttore, a mezzo di uno degli istituti all'uopo autorizzati, attestante, a seguito di analisi chimiche, che il prodotto è di qualità sana, leale e mercantile e perciò conforme alle disposizioni dell'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di base del MEC, n. 816/70.

Per altro, queste iniziative francesi, se hanno dato fastidio, sono anche valse a confermare la serietà con la quale il Governo italiano ha proceduto e le autorità italiane procedono in quelle che sono le verifiche da farsi. Il tutto è servito altresì a permettere di constatare come le modestissime differenze riscontrate in pochi casi, non solo rientrano nei limiti normali di certi metodi di verifica, ma addirittura possano essere state causate dalle operazioni di carico e scarico e dalle diverse temperature cui il prodotto è stato sottoposto. Una situazione, dunque, ineccepibile per ciò che riguarda il Governo italiano.

Comunque, questa situazione è stata sottoposta all'esame del Consiglio dei ministri della Comunità economica europea. Vi è stato in proposito un dibattito molto intenso, cui ha partecipato il nostro ministro dell'agricoltura. Da parte italiana, dopo una documentata esposizione delle difficoltà che venivano frapposte all'esportazione dei nostri vini (con le lunghe soste alla frontiera che ho ricordato, con i ritardi nelle risposte e così

via), dopo una precisa dimostrazione della illegittimità delle misure prese dal governo francese, è stato chiesto che la situazione creata alla frontiera venisse prontamente e decisamente a cessare.

Questa presa di posizione italiana, che ha fortemente sensibilizzato gli organi della Comunità in ordine agli effetti vanificatori delle norme regolamentari che si verificano in quella sede, ha costretto la delegazione francese a riconoscere lo zelo eccessivo (così è stato chiamato) con il quale erano stati esercitati il controllo e la repressione delle frodi, e ad assumere l'impegno che sarebbero state subito impartite istruzioni per moralizzare e normalizzare la situazione che si era creata. Veramente significativo — se si vuole citare un episodio — è stato il fatto che il ministro dell'agricoltura francese, in sede comunitaria (e ciò dimostra che, in fondo, non tutto il male di quei controlli è venuto per nuocere) ha dovuto ammettere che i vini italiani erano tutti di ottima qualità. Questa ammissione ha confermato il successo dei vini italiani in Francia, dovuto alla maggiore concorrenzialità, e ha nel contempo riproposto il carattere particolare dei problemi del mercato vitivinicolo francese, derivanti dalle difficoltà di collocamento della produzione nelle regioni del *Midi*, ossia del mezzogiorno francese.

Per rispondere però con maggior precisione all'interpellanza, c'è da prendere atto di quanto sia mutata, rispetto a pochi giorni fa, questa realtà. Come ripeto (sono tornato questa mattina da Bruxelles, dove se ne è parlato), la situazione è avviata verso la normalizzazione dei rapporti. A questo fine concorreranno, tra l'altro, gli ulteriori dibattiti che avranno luogo in seno al Consiglio dei ministri della Comunità sui problemi che riguardano il mantenimento dell'equilibrio fra la disponibilità e i consumi in tutto il settore vitivinicolo francese. I francesi hanno chiesto la formazione di una specie di comitato; nutriamo ancora alcune perplessità sull'opportunità di farne parte, ma in linea di massima esiste una certa nostra disponibilità al riguardo.

Per quanto concerne, invece, le questioni poste ai punti 2) e 3) dell'interpellanza dell'onorevole Mazzarrino (ossia, « fronteggiare la minacciata istituzione, in sede CEE, di un'imposta sui vini dolci e liquorosi », e « istituire un'imposta sull'importazione in Italia di *champagnes* francesi »), si ha motivo di ritenere che l'interpellante abbia voluto riferirsi al trattamento fiscale cui sono as-

soggettati i nostri vini dolci naturali e, in particolare, il marsala esportato in Francia. Questo trattamento fiscale deriva da una modificazione apportata dal parlamento francese al codice generale delle imposte vigente in quella repubblica, per cui tutti i vini dolci con produzione alcoolica, potenziale o svolta, superiore a 15 gradi sono gravati nella stessa misura prevista per i vini liquorosi. Sono esenti però — ed ecco il punto controverso, sul quale si sta dibattendo — da tale trattamento alcuni vini francesi, come il *Barzac*, il *Montazillac* e il *Sauterne* (nei limiti, tuttavia, di un modesto contingentamento), ai quali si applica la imposta normale di 9 franchi, mentre invece per i vini da pasto e i vini dolci naturali (*vins doux naturels*) si applica un'imposta di 115 franchi per ettolitro.

Pertanto, si verifica effettivamente ciò che l'interpellante denuncia, ossia una ingiustificata discriminazione a danno del nostro prodotto. Si potrebbe ravvisare in questo una violazione dell'articolo 95 del trattato di Roma, secondo il quale nessuno Stato membro può applicare, direttamente o indirettamente, ai prodotti di altri Stati membri imposizioni superiori a quelle applicate direttamente o indirettamente ai prodotti similari nazionali.

Ora, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste si è fatto promotore di una serie di contatti con le autorità francesi, le quali hanno fatto intravedere la possibilità di risolvere il problema delle nostre esportazioni di tali tipi di vino dolce. Potrei includere in questi tipi anche il vino di Pantelleria (l'argomento è stato discusso anche ieri) in modo da formare un unico raggruppamento da assoggettare allo stesso trattamento fiscale dei similari vini francesi. Se questi contatti che sono in corso non dovessero dare un risultato positivo entro breve termine, il Governo italiano è deciso (e ciò è stato già annunciato) a denunciare il comportamento francese alle autorità comunitarie per il successivo deferimento del problema all'Alta Corte di giustizia.

In merito, infine, alla questione prospettata nell'interrogazione n. 3-00153 dell'onorevole Giannini, come è stato già fatto presente nell'altro ramo del Parlamento, si può in questa sede precisare che il progetto di direttiva cui si riferisce l'interrogante non ha formato oggetto di esame da parte degli esperti governativi. Tuttavia bisogna ricordare che ogni qualvolta se ne è presentata l'occasione, le autorità e le delegazioni del nostro paese non hanno mancato di affermare

la netta opposizione italiana all'applicazione di una « accisa » sul vino, che comprometterebbe l'economia della vitivinicoltura nazionale. Non limitiamoci però, come ha proposto prima l'onorevole interpellante, a questa netta opposizione (l'onorevole interpellante, molto giustamente, più che una opposizione ha chiesto un intervento per abolire la imposta). D'altra parte, a conferma della posizione italiana, il ministro dell'industria tempo fa, nell'aprire i lavori della sesta « settimana dei vini » a Siena, ha ribadito in modo chiaro che l'Italia è assolutamente contraria all'introduzione di questa tassazione, che costituirebbe un gravissimo ostacolo al sano e crescente sviluppo del settore vitivinicolo. Si è contestata anche da parte italiana l'analogia da alcuni sostenuta tra vino e birra, analogia che viene invocata dalla Commissione delle Comunità europee per giustificare la proposta come tendente ad evitare una discriminazione tra vino e birra. Noi pensiamo invece che si tratti di due bevande la cui produzione ha origine completamente diversa: l'una — il vino — è un prodotto tipicamente agricolo; l'altra — la birra — è il prodotto di un preciso processo tecnologico industriale, anche se in tale processo entrano a far parte in certe quantità orzo o il luppolo. Non si è infine mancato di porre nel dovuto rilievo il fatto che, se venisse assoggettato al diritto di « accisa », il vino risulterebbe penalizzato anche nei riguardi di tutte quelle bevande analcoliche che non sono sottoposte a gravami simili. Quindi si tratterebbe di un doppio pericolo per il vino; e, come il vino, risulterebbero scoraggiate e danneggiate tutte le bevande a base di vino, come il vermut, gli amari, gli aperitivi, eccetera.

Per tutte queste ragioni rimane fermo e deciso il rifiuto italiano alle proposte della Commissione delle Comunità europee in materia di accisa sul vino. Anzi, come ho detto prima all'onorevole interpellante, l'Italia auspica che si addivenga ad una armonizzazione delle legislazioni in materia fiscale attualmente in vigore nei paesi della Comunità, nel convincimento preciso che da tale armonizzazione deriveranno a tutti, e non soltanto all'Italia, sensibili vantaggi.

Per quanto riguarda infine il punto quarto dell'interpellanza, che tratta di una materia del tutto diversa, in quanto si riferisce alla carne, occorre rilevare che si tratta di una materia che proprio in questi giorni, vorrei dire in queste ore, si sta trattando in sede comunitaria per sviluppare un'azione comune intesa ad aumentarne la produzione — in rela-

zione alla sempre crescente domanda — non soltanto nell'ambito dei paesi comunitari — che, come tutti sappiamo, sono deficitari in materia di carne — ma in tutti i paesi del mondo, proprio perché ovunque ne aumenta la necessità. Se l'onorevole interpellante non insiste, il Governo si riserva di discutere questa materia in Parlamento, nella maniera più ampia ed approfondita possibile, come non può fare oggi in considerazione della trattativa in corso. Posso assicurare, perciò, che, appena saranno state trattate in sede di Consiglio dei ministri o di comitato ristretto della CEE le ultime questioni, il Governo si riserva di discutere della questione in Parlamento.

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

MAZZARRINO. Signor Presidente, la sostanziale identità di impostazione non può che indurmi a dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni del rappresentante del Governo. Colgo l'occasione per invitare il Governo a insistere nel suo atteggiamento di fermezza, anche perché ho motivo di ritenere che la controversia con la vicina Francia non sia tanto di interpretazione giuridica dei trattati comunitari, ma riguardi grossi contrasti di interesse sorti fra i nostri produttori e quelli del mezzogiorno della Francia per una ingiustificata — a mio avviso — protezione di certi prezzi che i produttori francesi vogliono mantenere; e pertanto ho motivo di ritenere che la Francia ritornerà, con altre argomentazioni o con altri motivi simili a quelli sostenuti per il blocco alle frontiere della nostra produzione, a rendere difficile il cammino del nostro vino verso i paesi della Comunità. Per tutti questi motivi, ripeto, mi permetto di sollecitare il Governo perché voglia mantenere una sempre vigile posizione, così come fino a questo momento — debbo riconoscere — ha sempre fatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Bassi, cofirmatario dell'interrogazione Prearo, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BASSI. Signor Presidente, possiamo dichiararci soddisfatti della risposta data dal rappresentante del Governo alla nostra interrogazione. Io so però da quanto tempo queste trattative fra i nostri rappresentanti e quelli del governo francese vanno avanti senza approdare ad alcuna conclusione, soprattutto per quanto riguarda il trattamento fiscale dei nostri vini dolci naturali. Sappiamo che la leg-

ge istitutiva di questa imposta è una legge approvata dal parlamento francese a tutela di interessi locali, di interessi dei produttori dei Pirenei. È proprio per questo motivo che il Governo deve valutare l'opportunità di adottare eventuali contromisure, come è suggerito anche nella interpellanza del collega Mazzarrino, nei riguardi dei prodotti francesi (e non mi riferisco soltanto allo *champagne*, ma anche ai *cognac*) che hanno invaso il mercato italiano facendo concorrenza ai nostri ottimi prodotti. Quindi, in queste trattative che si rinviano di mese in mese, si assuma un atteggiamento fermo, si stabilisca una scadenza oltre la quale non andare; perché i nostri produttori — ad esempio quelli dell'isola di Pantelleria — hanno visto dimezzati i loro redditi di lavoro, essendo crollato il mercato, e non dispongono di altri redditi. Si usi quindi un linguaggio chiaro e soprattutto non si consentano ulteriori dilazioni.

Sul finire della scorsa legislatura avevo presentato una proposta di legge per istituire una imposta sull'importazione degli *champagnes* e dei *cognac*, che fra l'altro non sono prodotti di prima necessità nel nostro paese. Perciò, nel dichiararmi soddisfatto delle iniziative in corso, raccomando ancora che si usi fermezza e non si consentano dilazioni *sine die*.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonifazi, cofirmatario dell'interrogazione n. 3-00154, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BONIFAZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo prendere atto della risposta esauriente e per certi aspetti rassicurante del sottosegretario in merito alle questioni che erano state sollevate con la nostra interrogazione. Non posso tuttavia dichiararmi soddisfatto del quadro in cui si collocò la risposta; l'onorevole sottosegretario sembra condividere con tutti gli interroganti le preoccupazioni circa la vastità e l'importanza del pericolo che le misure della Francia fanno pesare sulla nostra produzione vitivinicola, non soltanto per la richiesta dell'imposizione di una nuova tassa di circolazione su determinati tipi di vino, ma per l'ostruzionismo effettivamente grave che si fa nei confronti delle nostre esportazioni. Circa il pericolo siamo tutti d'accordo, come siamo d'accordo sulla gravità costituita dall'imposizione di una nuova tassa che aggiungendosi all'IVA farebbe notevolmente crescere i prezzi e porterebbe quindi un danno reale ai consumatori e soprattutto ai produttori coltivatori diretti. Mi sembra di poter

fare alcune osservazioni in merito alla risposta fornita dal Governo, poiché l'onorevole sottosegretario ha detto che la richiesta della Francia per quanto riguarda l'« accisa » ancora non è oggetto di esame, ed ha richiamato gli impegni precedenti. Pur ribadendo l'opposizione del Governo italiano, non ha specificato quale atteggiamento esso assumerà quando questa richiesta sarà posta in discussione. Mi pare che l'impegno abbia riguardato soprattutto il passato, e non riguardi in modo chiaro e preciso il presente ed il futuro. Anche da quanto hanno detto gli altri interroganti, ci rendiamo conto che c'è tra noi e la Francia un profondo contrasto di interessi per quanto riguarda il settore vitivinicolo. Su questo punto dobbiamo chiedere al Governo un cambiamento di politica, anche perché la questione riguarda l'intera collocazione dell'Italia nel mercato agricolo europeo. Il settore vitivinicolo, come l'onorevole sottosegretario sa benissimo, è uno dei pochi, insieme con quello ortofrutticolo, da cui l'Italia potrebbe trarre determinati vantaggi: ma la Francia non soltanto minaccia la chiusura delle frontiere rispetto ai nostri prodotti, ma continua anche quei controlli della cui gravità ed impopolarità lo stesso ministro dell'agricoltura francese — come lei, onorevole sottosegretario ha detto — si rende conto. Ma ella non ci ha detto che quei controlli sono terminati.

ALESI, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Rimangono nella misura in cui sono contemplati dalle norme della comunità. Mentre prima erano necessari venti giorni per effettuare il controllo ed inviare i risultati a Parigi, oggi — e per questo c'è l'autorizzazione della comunità — in poche ore viene data una risposta.

BONIFAZI. La ringrazio di questa precisazione. Rimane comunque il grosso problema dei rapporti con la Francia per quanto riguarda l'insieme del settore vitivinicolo; non si tratta soltanto del vino normale, ma anche dei vini liquorosi e dei rapporti di importazione-esportazione con la Francia. Del resto, questo stesso problema si pone anche in altri settori, come quello ortofrutticolo; alcuni paesi che pure dovrebbero approvvigionarsi nell'area del mercato comune, si approvvigionano in gran parte fuori di quest'area. La questione assume quindi carattere politico: bisogna vedere se il Governo italiano è davvero intenzionato, con forza e volontà quali non ha dimostrate per il passato in altri set-

tori, ad opporsi alle richieste francesi. C'è, come lei sa benissimo, un divario tra i contributi che versiamo e quelli che riceviamo, a nostro svantaggio, nel settore del FEOGA, a tutto vantaggio dell'agricoltura francese. Ella sa che esiste un divario tra i vari paesi della comunità per quanto riguarda l'economia agricola. L'Italia, se non è difesa con grande fermezza e con coraggio dal Governo, rischia di perdere altri punti nella competizione europea. Si tratta quindi di una questione politica relativa alla difesa degli interessi nazionali. Mi sembra che ella, onorevole sottosegretario, abbia sottovalutato questi elementi, per cui posso dichiararmi soltanto parzialmente soddisfatto.

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

GUNNELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la risposta del Governo è stata esauriente sia per quanto riguarda gli aspetti contingenti sia per quanto riguarda alcuni problemi di fondo dei rapporti tra la Francia e l'Italia e della posizione dell'Italia nel mercato comune europeo per quanto riguarda il settore vitivinicolo. La Francia ha rappresentato in questi ultimi anni una valvola di sfogo per l'esportazione vitivinicola italiana, ed infatti la qualificazione del mercato nazionale è in buona parte dovuta a questo flusso di esportazione — anche se sotto l'aspetto dei vini grezzi da taglio e dei vini da pasto comuni — che ha portato in Francia un quantitativo pari, nell'ultimo periodo, a quasi 5 milioni di ettolitri.

Questa valvola di sfogo garantisce un certo affinamento anche qualitativo della produzione italiana sul mercato francese e sul mercato comunitario.

La Francia naturalmente tenta di resistere, per quanto riguarda i produttori; non così per i consumatori. Infatti, in Francia (in cui vi è una situazione catastale per la quale i vigneti sono predeterminati in alcune zone e quindi non hanno suscettibilità di estensione e di moltiplicazione di produzione come avviene in Italia) la produzione è rimasta in un certo senso stazionaria ed è necessaria pertanto questa presenza del vino italiano che assolve ad una duplice funzione: a tonificare il nostro mercato e ad influire sul mercato francese. Quest'ultimo è un aspetto importante perché i consumatori francesi non tendono tanto a consumare il vino italiano in bottiglia, quanto a usarlo come vino da taglio.

Bisogna essere quindi fermi e decisi perché i francesi tenteranno degli assalti, specialmente in questo periodo preelettorale.

Un particolare problema che poi si verrà a porre è quello dei controlli. Noi prendiamo atto con soddisfazione dell'opera svolta dal nostro Governo in ordine alla semplificazione dei controlli. Vorrei però precisare che i controlli per quanto riguarda i residui secchi dei nostri vini rossi, provenienti però dal taglio di bianchi con i rossi, determinano particolari situazioni che spesso le leggi francesi non vogliono ammettere, pur essendo questi vini di ottima qualità sotto l'aspetto organolettico. Questo è un problema che pongo alla attenzione del ministro perché la richiesta francese è orientata in buona parte verso vini qualificati rossi, ma provenienti da tagli di rossi con bianchi che riguardano soprattutto il mercato meridionale come mercato di parenza.

Speriamo invece che ci possa essere una soluzione — e l'atteggiamento del Ministero dell'agricoltura e delle foreste ci fa essere ottimisti — per quanto riguarda i vini dolci. Non è questo un problema quantitativamente esteso, ma interessa particolari zone soprattutto della Sicilia, le zone produttrici di vermut del Piemonte e le zone di Siracusa e di Lipari per quanto riguarda la produzione della malvasia.

Su questo punto bisogna essere molto chiari e molto decisi. Devo dire che io non sarei favorevole a misure di ritorsione perché, se accettiamo il concetto della liberalizzazione del mercato, non possiamo invocare una difesa protezionistica del nostro stesso mercato, anche perché dobbiamo valutarne gli aspetti quantitativi e l'incidenza che si viene a determinare in tutto il quadro dell'economia vitivinicola del nostro paese. Ma nel caso in cui ci fosse una posizione oltranzista da parte francese, naturalmente noi non potremmo rimanere inerti e dovremmo ristabilire un certo tipo di equilibrio politico per quanto riguarda la difesa della nostra economia vitivinicola.

Io raccomando di seguire questo settore con estrema energia, perché — checché ne pensino coloro i quali erano contrari all'estensione del libero mercato vinicolo europeo — il futuro della vitivinicoltura italiana, in particolare di quella meridionale, sta nella libera circolazione, che noi dobbiamo favorire quan-

to più possiamo perché questa è la ragione per cui il mercato comune è stato creato.

PRESIDENTE. Avverto che lo svolgimento dell'interrogazione Romeo (3-00066) è rinviato su richiesta dell'interrogante.

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

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge dai deputati:

SPONZIELLO ed altri: « Abrogazione della legge 11 febbraio 1971, n. 11, e nuova disciplina di contratti di affitto di fondi rustici » (521).

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

GUNNELLA, *Segretario*, legge le interrogazioni e la mozione pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:

Giovedì 20 luglio 1972, alle 10,30:

1. — Dichiarazione di urgenza di progetti di legge (articoli 69 e 107 del Regolamento).

2. — *Discussione delle mozioni Reichlin (1-00004) e Delfino (1-00005) sulla politica meridionalistica.*

La seduta termina alle 18,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

INTERROGAZIONI E MOZIONE
ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

CERULLO, NICOSIA, GRILLI E TORTORELLA GIUSEPPE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è informato dell'esposto presentato fin dal 10 dicembre 1971 da ventisei avvocati romani, appartenenti a diverse parti politiche, vedi il caso dell'avvocato Filippo De Jorio, consigliere regionale per la democrazia cristiana, al procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma, affinché intervenisse al fine di riportare ordine nelle scuole romane sconvolte dalle continue e provocatorie violenze degli agitatori rossi; esposto che, sebbene corredato di un'imponente quanto rigorosa documentazione, tratta anche da una minuziosa inchiesta in proposito del settimanale romano *Lo Specchio*, non solo non ha sortito alcuna conseguenza positiva per la normalizzazione della vita scolastica, ma è stato seguito da una recrudescenza degli episodi di violenza e di sopraffazione contro studenti ed insegnanti di non altro colpevoli che di volere studiare ed insegnare, invece di prestarsi alle orge di demagogia marxistica promosse ed imposte da gruppi di teppisti rossi che agivano, come agiscono, nella piena ed assoluta impunità, per l'omertà delle autorità scolastiche e l'inerzia delle forze dell'ordine;

per sapere quali provvedimenti intende assumere, per la parte di sua competenza, perché le violenze non si ripetano nel prossimo anno scolastico, secondo quanto minacciosamente già vanno annunciando gruppi e gruppuscoli della sinistra extraparlamentare e non. (5-00048)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, del lavoro e previdenza sociale e dell'interno e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere:

1) se siano a conoscenza, in considerazione della drammatica situazione economica e sociale della città di Reggio Calabria, dell'aggravamento della condizione dei lavo-

ratori delle costruzioni a causa della terribile diminuzione dell'occupazione nel settore dell'edilizia, nel quale gli occupati si sono ridotti al disotto del cinquanta per cento, rispetto a qualche anno addietro, malgrado il preoccupante esodo migratorio;

2) se non ritengano grave e volutamente determinata tale crisi nel momento in cui è a tutti noto che in quella città urgono con estrema necessità grandi opere di civiltà (case, scuole, asili, strade, fognature, attrezzature sportive, parchi pubblici, ecc.) per le quali forti sono le agitazioni e le lotte dei lavoratori, di cui lo sciopero unitario proclamato per il 20 luglio 1972, rappresenta la ampiezza e gravità della crisi del settore edilizio, che oltre a colpire i lavoratori interessati (compresi quelli dipendenti delle industrie affini) ha reso difficile la situazione economica per i piccoli e medi operatori economici e per le grandi masse popolari;

3) pur tenendo conto della politica antimeridionalista perseguita dai governi, quali sono le ragioni che hanno impedito persino la utilizzazione dei finanziamenti stanziati da diversi anni per la costruzione di case, scuole, strade, reti fognanti, parchi pubblici, ecc. le cui somme ammontano a decine di miliardi di lire, senza contare i finanziamenti previsti per l'attuazione della legge per la casa e per il raddoppio del binario Villa San Giovanni-Melito Porto Salvo, nelle cui direzioni sono stati stanziati circa 30 miliardi di lire;

4) se non ritengano urgente e inderogabile predisporre un piano di intervento immediato che abbia il fine della ripresa del settore dell'edilizia per garantire la massima occupazione operata e la realizzazione di un vasto programma di opere pubbliche. Tale dovrà avere quali principali obiettivi:

a) la utilizzazione di tutti i residui passivi che prevedono la costruzione di case (circa 7 miliardi compreso il programma a favore dei ferrovieri), scuole, fognature, strade, parchi pubblici, opere sanitarie (oltre 6 miliardi di lire) e l'ammodernamento dello aeroporto (1 miliardo e 500 milioni di lire), superando tutti gli scandalosi intralci tecnici e burocratici a tutti i livelli e rompendo gli ostacoli derivanti dalla speculazione sulle aree edificabili, che ha avuto un peso determinante sul ritardo della realizzazione delle opere e sulle cause che hanno provocato la crisi edilizia;

b) la immediata progettazione ed approvazione dei progetti delle opere da parte

degli organi tecnici per l'attuazione del programma dell'edilizia popolare previsto dalla legge 30 ottobre 1971, n. 865, e per la costruzione del raddoppio binario delle ferrovie dello Stato con la relativa copertura della linea ferroviaria sul lungomare;

c) l'accelerazione delle procedure e dei lavori per la costruzione degli impianti industriali compreso il centro siderurgico decisi dal CIPE per la città e per la provincia di Reggio Calabria;

d) la concessione di agevolazioni creditizie e fiscali a favore delle piccole e medie imprese, onde dotarle di mezzi finanziari necessari, nel senso di rafforzare il ruolo della piccola e media industria nel quadro di organici programmi di sviluppo della Calabria e del Mezzogiorno. (5-00049)

DAMICO E MARMUGI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le ragioni che spingerebbero alcuni organi ministeriali e le compagnie petrolifere a violare precise norme

della legge n. 426 sulla regolamentazione delle attività commerciali.

Gli interroganti vorrebbero sapere se il Ministro è a conoscenza che alcune società petrolifere richiedono direttamente licenza comunale di commercio, per la vendita di prodotti che non attengono alla vendita di carburante;

che, in alcuni casi soltanto, di fronte a giustificate perplessità delle autorità comunali, la richiesta di licenza viene avanzata a nome del titolare della stazione di servizio, richiedendo allo stesso un impegno scritto con il quale l'interessato si impegna a cedere l'autorizzazione comunale al momento della cessazione di ogni rapporto tra gestore e società;

che l'assessore all'annona del comune di Torino ha rilasciato con pratica n. 1231 in data 29 marzo 1972, una autorizzazione per la vendita di « accessori per auto Atlas » pretendendo di stabilire nell'autorizzazione il tipo di marca degli accessori in violazione di ogni legge che regola le attività commerciali. (5-00050)

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 LUGLIO 1972

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

TRIVA, MARRAS E VETERE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere, dopo la nota decisione di ammettere all'assistenza diretta - a decorrere dal 1° luglio 1972 - gli iscritti all'ENPAS e all'ENPDEDP;

se sono a conoscenza che tale data è infruttuosamente trascorsa, con grave danno degli assistiti, a causa del mancato accordo fra gli enti mutualistici e l'ordine dei medici;

se sono a conoscenza che anche l'accordo per i medicinali - che è stato invece stipulato con l'ordine dei farmacisti - è rimasto privo di valore a causa della posizione che avrebbero assunto i medici di non usare per la ricettazione - prima della conclusione della vertenza - gli appositi moduli;

se sono intervenuti, e quali interventi intendono ulteriormente svolgere al fine di impedire il protrarsi di tali situazioni pregiudizievoli per i diritti della numerosa categoria dei dipendenti dello Stato e di altri enti pubblici;

se non ritengono doveroso e giusto intervenire al fine di assicurare in ogni caso agli assistiti - a decorrere dal 1° luglio 1972 e sino all'entrata in vigore della nuova disciplina - il totale rimborso delle somme pagate per prestazioni mediche e per acquisto di medicinali. (4-00832)

PISICCHIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se è a conoscenza della motivata protesta della Giunta municipale del comune di Spinazzola (Bari), causata dalle notizie relative alla sostituzione del servizio ferroviario Spinazzola-campagna-città con quello automobilistico.

Tali notizie hanno generato in tutta la popolazione uno stato di vivo malcontento, e, se dovesse essere adottato il provvedimento adombrato, mortificherebbe quel comune, che invece è proteso al riscatto economico e sociale dei suoi cittadini.

In considerazione poi che Spinazzola, insieme agli altri comuni della Murgia, è stato classificato montano e pertanto rientrando nei benefici di cui alla legge 3 dicembre 1971, n. 1102, per lo sviluppo della montagna, si chiede se non si ritiene più opportuno prevedere ed approntare un piano di potenzia-

mento ed ammodernamento delle linee ferroviarie Barletta-Spinazzola e Rocchetta Sant'Antonio-Spinazzola-Gioia del Colle.

(4-00833)

GRILLI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e della sanità.* — Per sapere se sono a conoscenza dei gravi danni che procurano alla salute dei cittadini di Ascoli Piceno le esalazioni dello stabilimento industriale della SICE, che si trova al centro del più popoloso quartiere della città e la cui direzione, nonostante i ripetuti solleciti avanzati, si rifiuta di installare, a termini di legge, il richiesto depuratore che ridurrebbe al minimo l'inquinamento dell'aria.

Si fa presente che il piano regolatore recentemente approvato prevede lo spostamento dello stabilimento nella zona industriale per ragioni di carattere urbanistico ma, soprattutto, per allontanare dalla città un complesso che, senza dubbi di sorta, nuoce alla salute di migliaia di persone.

La società si rifiuta di spendere una parte degli utili per l'acquisto delle necessarie apparecchiature di depurazione minacciando lo smantellamento dello stabilimento, che dà lavoro a circa 500 persone, nel caso in cui venisse costretta a rispettare le leggi che garantiscono la salute dei cittadini. (4-00834)

ANSELMI TINA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è a conoscenza dei numerosissimi casi di persone e soprattutto di bambini, che dall'inizio della estate sono stati morsi da vipere.

Tale fenomeno si è esteso non solo in maniera preoccupante nelle zone di montagna, ma i rettili velenosi arrivano nei giardini, nei cortili e perfino nelle abitazioni delle zone urbane e suburbane, mettendo in grave pericolo la vita di persone.

Negli ultimi anni le vipere hanno raggiunto in Italia dimensioni che superano il mezzo metro e sono presenti inoltre specie prima sconosciute.

Fra le cause viene unanimemente indicata come primaria la scomparsa di animali rapaci e in particolare di uccelli, scomparsa dovuta al numero indiscriminato ed eccessivo di concessioni di licenze di caccia.

L'interrogante chiede pertanto al Ministro se non ritenga necessario intervenire e sospendere immediatamente la caccia in tutto il territorio del paese, in attesa che il Parlamento discuta le proposte di legge presentate su questa materia. (4-00835)

FRASCA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi che non hanno permesso al direttore dell'ENPAS di Reggio Calabria di dare precise e tempestive istruzioni agli uffici statali periferici in merito alla fornitura dei ricettari da usare per la corresponsione dell'assistenza farmaceutica gratuita diretta ai dipendenti dello Stato di quella provincia.

Quanto sopra perché si sta verificando il caso assurdo e deplorabile in base al quale, alcuni impiegati, forse perché amici di funzionari dell'ente, risultano già forniti di detti moduli mentre altri che si presentano agli sportelli dell'ENPAS — e sono per lo più quelli che hanno percorso qualche centinaio di chilometri per arrivare a Reggio Calabria — si vedono rimandare indietro con la scusante secondo cui, la richiesta, deve essere fatta dal capo ufficio per tutti i propri dipendenti.

L'interrogante desidera sapere, altresì, quali urgenti e tempestivi provvedimenti il Ministro intende adottare per porre termine a tale grave stato di cose. (4-00836)

FOSCHI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando verrà emanato il regolamento di attuazione dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118. La mancata emanazione del regolamento impedisce da un lato che i nuovi edifici pubblici o aperti al pubblico siano costruiti senza le barriere architettoniche, rendendo difficoltosa o impedendo una normale vita di relazione degli invalidi civili non deambulanti.

D'altro lato gli invalidi non possono beneficiare della disposizione di legge in base alla quale ad essi devono essere assegnati per precedenza gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare.

La mancata emanazione del regolamento di attuazione, che la legge 30 marzo 1971, n. 118 prevede dovesse essere pubblicato entro il 4° aprile 1972, è tanto più grave in quanto sono in corso di progettazione migliaia di edifici in base alla legge sulla casa del 22 ottobre 1971, n. 865 e ad altre disposizioni e gli invalidi rischiano, nonostante la loro situazione spesso drammatica, di non poter usufruire degli alloggi che verranno costruiti. (4-00837)

FOSCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere quale destinazione intendono dare

agli stabilimenti cinematografici « Dinocittà » in Roma, che da qualche tempo sono stati dismessi dalla società De Laurentiis e acquisiti, attraverso una società finanziaria, la SAINDA, dalle partecipazioni statali.

Si tratta, come è noto, del più grandioso e tecnicamente meglio attrezzato complesso cinematografico d'Europa il quale, stante la carenza di strutture moderne ed adeguate, può e deve essere utilizzato dalla produzione cinematografica italiana sia attraverso il gruppo cinematografico pubblico, che dispone di impianti superati, sia attraverso l'Ente radiotelevisivo i cui attuali impianti sono stati, dagli organismi interessati, ripetutamente dichiarati insufficienti tanto che, in attesa della costruzione di un progettato nuovo centro, la stessa RAI-TV sarebbe orientata a ricorrere al cinema americano per la realizzazione di due grandiosi telefilm del costo di diversi miliardi di lire.

L'inserimento poi, degli stabilimenti pontini nella cinematografia nazionale, consentirebbe all'Italia di presentarsi con strutture adeguate e moderne di fronte al cinema europeo alla cui costruzione ed unità si sta lavorando.

L'interrogante chiede infine di provvedere con la massima urgenza alla sistemazione degli ex dipendenti di « Dinocittà » e ciò non solo per motivi altamente umani e sociali, ma anche per conservare alla cinematografia nazionale personale di altissima specializzazione il quale oggi, attraverso una occupazione civile e responsabile dello stabilimento, mira alla preservazione e alla conservazione degli impianti, tutti di elevatissimo costo. (4-00838)

BIAMONTE E DI MARINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se intende prossimamente riesaminare le condizioni previdenziali dei lavoratori del tabacco il cui rapporto di lavoro non può essere configurato fra quello degli stagionali e soggetto quindi al decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 523.

L'estensione della integrazione alle industrie del tabacco renderebbe certamente organico il provvedimento annunziato dal Consiglio dei ministri e garantirebbe un equo trattamento previdenziale ad una numerosa categoria di lavoratori. (4-00839)

SPONZIELLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non ritenga di dover provvedere ad assegnare il personale

occorrente a far funzionare la sezione doganale istituita a Lecce con decreto ministeriale 20 novembre 1970, su iniziativa promossa dalla camera di commercio di quella città, a spese della quale detta sezione è stata realizzata.

Difettando il personale, non è ovviamente possibile portare a soluzione l'operatività del servizio doganale nella provincia di Lecce. (4-00840)

SPONZIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali sono le ragioni per le quali non viene ancora definita la pratica di pensione di guerra di D'Amico Pasquale, posizione n. 9039248, malgrado che egli sia stato sottoposto a visita presso la commissione medica di Taranto sin dal 9 settembre 1970. (4-00841)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere come sono stati ripartiti i 550 milioni stanziati per opere fognarie fra i comuni dell'Isola d'Elba (Livorno). (4-00842)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza dello stato di profondo malcontento esistente tra la popolazione del rione Modena di Reggio Calabria.

Tale giustificato malcontento scaturisce dalla grave situazione di abbandono in cui è stato lasciato il rione; soprattutto per quanto concerne la rete fognante, le strade, le aule scolastiche, la illuminazione pubblica e il servizio di nettezza urbana.

In particolare emerge vergognosamente e drammaticamente la situazione dei servizi igienici nel quartiere Nuova Modena, composto di 105 alloggi dell'ISES, dove ancora esistono i pozzi neri per lo scarico dei servizi igienici i quali pozzi riversano il liquame sulle strade, determinando una situazione estremamente pericolosa per la salute delle famiglie degli assegnatari e particolarmente per i bambini che potrebbero essere facilmente colpiti da gravi malattie e dalla diffusione di possibili epidemie.

Di fronte alla preoccupante e scandalosa situazione gli interroganti chiedono di conoscere se non ritengano opportuno e urgente

intervenire per la immediata soluzione dei problemi del rione, iniziando dalla costruzione della rete fognante per eliminare i pozzi neri e i pericoli incumbenti sulla salute dei cittadini; dalla pavimentazione delle strade, dalla costruzione del plesso scolastico; fino alla costruzione di moderne abitazioni per i cittadini alloggiati nelle « casette minime ».

(4-00843)

TRIPODI GIROLAMO E CATANZARITI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se sia informato dello stato di corrente funzionalità in cui si trova l'ufficio comunale di collocamento di San Luca, centro di oltre quattromila abitanti della provincia di Reggio Calabria.

Detto ufficio non è in condizione di assolvere alla propria funzione perché l'organico del personale è completamente insufficiente e quindi si riflette negativamente sul funzionamento della locale commissione per l'avviamento dei lavoratori agricoli e per la formazione degli elenchi nominativi, sull'espletamento delle richieste di mano d'opera (quando è preoccupante la disoccupazione), sulla definizione delle pratiche di prestazioni previdenziali dei lavoratori e sulla formazione della graduatoria dei disoccupati.

La grave situazione pur avendo provocato spesso delle agitazioni da parte dei lavoratori per i notevoli disagi a cui sono sottoposti (persino a fare la coda per lunghi giorni) non ha trovato giusta considerazione tra gli organi responsabili, i quali hanno dato l'impressione di voler lasciare immutata la grave situazione allo scopo di punire i lavoratori di San Luca che quattro anni or sono con la lotta hanno cacciato un collocatore settario e antidemocratico.

Poiché i disagi e il malcontento dei lavoratori potranno sfociare in scioperi e manifestazioni gli interroganti chiedono di sapere se non ritenga opportuno e con urgenza adeguare l'organico del personale dell'ufficio per farlo corrispondere alle esigenze dei lavoratori. (4-00844)

PISICCHIO. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere se non ritenga sia giunto il momento per definire la determinazione della zona per l'insediamento dell'azienda Aeritalia, e se quanto è stato più volte affermato da più parti qualificate, è ancora valida la scelta della zona di Foggia. (4-00845)

PISICCHIO. — *Ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere le misure che intendano adottare in favore delle popolazioni pugliesi, specialmente quella del comune di Manfredonia (Foggia), che ha subito perdite di vite umane, in conseguenza del nubifragio abbattutosi il 15 luglio 1972. (4-00846)

PISICCHIO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se non ritengano di prioritizzare su altre opere pubbliche da iniziare, quella relativa ai lavori di esecuzione del 3° lotto e per il completamento della superstrada Gargano-nord, dal casello autostradale di Lesina a Vieste, tenuto conto che tale opera diventa oltremodo urgente, in vista della ormai prossima entrata in funzione del tronco Vasto-Lesina-Foggia dell'autostrada Bologna-Canosa. (4-00847)

MENICACCI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere se sono al corrente che l'amministrazione provinciale socialcomunista di Perugia, a sua cura e a sue spese e — quindi — a spese del

contribuente di quella provincia, nonostante l'enorme debito convalidato per miliardi e miliardi, ha provveduto a distribuire in tutte le scuole medie un libretto di tal Enzo Sanza-relli, edito dalla « Lega per le autonomie e i poteri locali » intitolato *Fascismo e antifascismo* col fine pretenzioso di ricercare un comune terreno di lavoro fra i poteri locali e le scuole di ogni ordine e grado, tra le assemblee elettive ed i luoghi di lavoro, al fine di realizzare in ogni regione e in ogni parte del paese dibattiti, conferenze, tavole rotonde, cicli di lezioni, gruppi e collettivi di studio, con la partecipazione dei cittadini, dei lavoratori, dei giovani, ad un livello di massa.

Per sapere se convengano con tale iniziativa, che si traduce in vera e propria propaganda comunista (l'esperimento Tambroni nel 1960, l'affare SIFAR del 1964, l'imperialismo maccarthista nixoniano americano nel Vietnam, la *Ostpolitik* contro il neonazismo della Germania occidentale, l'unità delle sinistre italiane) e antimissina, con offese volgari e accuse false contro i massimi esponenti della Destra Nazionale, fomentatrice del clima da guerra civile, falsificatrice di storia e diseducatrice della gioventù, e quindi quali disposizioni intendano impartire per prevenire ed evitare il ripetersi di fatti del genere. (4-00848)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se è a conoscenza:

che l'ordinanza ministeriale 14 aprile 1972, n. 119, protocollo n. 2660/13, divisione II, relativa agli incarichi e supplenze nelle scuole elementari per l'anno scolastico 1972-1973, in allegato *b*, comma 7 *b*, precisa che il servizio militare di leva viene valutato " qualora risulti che, per l'anno scolastico corrispondente al periodo di inizio del servizio militare, il concorrente fosse incluso in una graduatoria per gli incarichi e supplenze ";

che l'inclusione in tale graduatoria è impossibile a tutti gli insegnanti elementari per l'anno scolastico immediatamente successivo a quello del conseguimento del diploma di abilitazione magistrale; in quanto le domande si presentano solo nella primavera successiva;

che gli insegnanti elementari che non vengono chiamati ad espletare il servizio militare di leva durante l'anno scolastico immediatamente successivo a quello del conseguimento del diploma di abilitazione magistrale, possono, in tale anno, pur non essendo iscritti in alcuna graduatoria, essere nominati come incaricati in sezioni di doposcuola, di corsi popolari, ecc., da enti scolastici e non, ed avere diritto a qualifica e relativo punteggi;

che gli insegnanti elementari che, per un determinato motivo, vengono esonerati dall'espletare il servizio militare di leva, possono, come gli insegnanti di cui al precedente punto 3, usufruire di nomina in sezioni di dopo scuola o corsi popolari, durante l'anno scolastico immediatamente successivo a quello del diploma di abilitazione magistrale, pur non essendo iscritti in alcuna graduatoria per incarichi e supplenze;

che gli insegnanti elementari che vengono arruolati con il primo e con il secondo contingente dell'anno successivo a quello del conseguimento del diploma di abilitazione magistrale, non solo non possono essere nominati dagli enti in tale anno, ma neppure nell'anno immediatamente successivo poiché trovansi ancora impegnati nell'espletamento del servizio militare;

che il servizio militare di leva, per tutti gli insegnanti delle scuole medie inferiori e superiori, viene valutato in qualunque perio-

do prestato. L'interrogante chiede se in conseguenza il Ministro non ritenga che le norme in vigore siano lesive nei confronti di quegli insegnanti elementari che incominciano ad espletare il servizio militare di leva, nell'unico anno in cui non è possibile essere iscritti in una graduatoria per incarichi e supplenze, e se per i motivi sopra esposti non ritenga opportuno e giusto che, a partire dal prossimo bando del concorso magistrale e della prossima ordinanza ministeriale per incarichi e supplenze nella scuola elementare, il servizio militare di leva sia valutato a prescindere se l'insegnante, al periodo di inizio di tale servizio, sia o meno incluso in una graduatoria per incarichi e supplenze.

(3-00154)

« RAUSA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda opportuno rivedere la decisione presa per il comune di Vanzaghello (Milano), con provvedimento 24 maggio 1972, n. 7260/2F, col quale istituiva in quel comune, con decorrenza 1° ottobre 1972 una sezione staccata di scuola media e quindi la sola prima classe, costringendo gli allievi del secondo e terzo anno a doversi recare nei comuni vicini con grave disagio per le famiglie e gli studenti.

« Questa decisione risulta incomprensibile in quanto in detto comune è stata già costruita la nuova sede della scuola media con finanziamento dello Stato, sede che sarà pronta per l'inizio del nuovo anno scolastico e che potrebbe ospitare i tre corsi della scuola media.

« Chiede inoltre se non creda opportuno, stante anche la energica presa di posizione del consiglio comunale di Vanzaghello del 27 giugno 1972, che invita gli alunni a non iscriversi in altre scuole, di istituire nel comune di Vanzaghello, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 10 della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, con decorrenza 1° ottobre 1972, la scuola media con sede autonoma e per l'intero ciclo.

(3-00157)

« MARZOTTO CAOTORTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della difesa, per conoscere, tenuto presente il grave atteggiamento assunto, in occasione delle recenti elezioni politiche, da alti ufficiali dell'esercito e della marina, in contrasto con l'ordinamento del paese uscito

dalla lotta al fascismo e dalla resistenza, con quali criteri il Governo intende procedere alla nomina dei capi di stato maggiore generale e di forza armata, in modo che sia garantita la lealtà democratica e costituzionale dei militari chiamati a svolgere tali funzioni e che sia esclusa ogni incompatibilità determinata oggettivamente dall'aver già ricoperto responsabilità di direzione e di comando nell'ambito della amministrazione militare.

(3-00158) « BOLDRINI, D'ALESSIO, NAHOUM, LOMBARDI MAURO SILVANO ».

MOZIONE

« La Camera,

considerata la grave crisi in cui versa l'economia nazionale, crisi documentata dalla stagnazione del reddito nazionale, della diminuzione della produttività, del calo dell'occupazione e dalla difficoltà monetaria;

rilevato che dalle stesse affermazioni del Governatore della Banca d'Italia e dei maggiori responsabili delle imprese pubbliche tale crisi può essere superata solo ristabilendo l'equilibrio economico delle aziende nel quadro di una rigorosa politica dei redditi e di una programmazione capace di utilizzare le risorse del paese in un equilibrato sviluppo dell'economia e della società nazionale;

valutato che la crisi in atto danneggia in misura ancora maggiore il Mezzogiorno ove le deboli strutture delle piccole e medie imprese industriali hanno appunto una resistenza di gran lunga minore e ove i programmi di investimento delle partecipazioni statali e delle aziende private in sede di contrattazione programmata hanno registrato un preoccupante arresto con un aumento considerevole della disoccupazione, della sottoccupazione e della inoccupazione;

ricordato il fallimento totale degli obiettivi del programma economico nazionale 1966-1970 che prevedeva uno sviluppo del Mezzogiorno più rapido di quello delle regioni centro-settentrionali in modo da ridurre il divario fra i redditi *pro capite* delle due circoscrizioni;

rilevato che nel successivo periodo la situazione si è ulteriormente aggravata e che la nuova legge sul Mezzogiorno del 6 ottobre 1971, n. 853, si è rivelata insufficiente e inadeguata a risolvere i problemi dello sviluppo delle regioni meridionali,

impegna il Governo

a presentare all'approvazione del Parlamento entro il mese di ottobre 1972 l'annunciato programma di sviluppo economico nazionale 1973-1977 qualificandolo nella duplice scelta:

a) di una politica dei redditi che risani l'economia nazionale;

b) di uno sviluppo prioritario delle zone meridionali e delle isole in termini capaci di conferire al Mezzogiorno la funzione di avanguardia nel necessario processo di rinnovamento nazionale.

(1-00005) « DELFINO, ALMIRANTE, DE MARZIO, CARADONNA, DE LORENZO GIOVANNI, RAUTI, TURCHI, SACCUCCI, ROBERTI, LAURO, ALFANO, CHIACCHIO, COTECCHIA, DI NARDO, PIROLO, COVELLI, GUARRA, PALUMBO, MESSENI NEMAGNA, CASSANO, MANCO, SPONZIELLO, TRIPODI ANTONINO, VALENSISE, ALOI, SANTA GATI, BUTTAFUOCO, TRANTINO, CALABRÒ, D'AQUINO, TORTORELLA GIUSEPPE, NICOSIA, MARINO, LO PORTO, MACALUSO ANTONINO, PAZZAGLIA, MILIA, GRILLI, MENICACCI ».